

AVIATEURS & PARTICULIERS

Etude de Droit Interne Aérien

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(Sciences Juridiques)

Présentée et soutenue le 1^{er} Juin 1923, à 2 heures

PAR

J. FRICOTELLE

Président : M. GEOUFFRE DE LAPRADELLE, Professeur

Suffragants : M. BASDEVANT, Professeur
M. MESTRE, Agrégé

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, rue Racine, 15

1923

AVIATEURS & PARTICULIERS

Etude de droit interne aérien



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

AVIATEURS & PARTICULIERS

Etude de Droit Interne Aérien

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(Sciences Juridiques)

Présentée et soutenue le 1^{er} Juin 1923, à 2 heures

PAR

J. FRICOTELLE

Président : M. GEOUFFRE DE LAPRADELLE, Professeur

Suffragants : M. BASDEVANT, Professeur
M. MESTRE, Agrégé

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, rue Racine, 15

1923



Thèses de Doctorat



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

Au cours des siècles derniers, la Science n'a cessé d'étendre, par ses incessantes découvertes, le domaine de l'activité humaine, et ce mouvement, autrefois insensible, a pris, depuis quelques dizaines d'années, un développement prodigieux et sans cesse plus rapide.

Chaque fois que l'homme voit ainsi s'agrandir par l'effort de sa pensée le champ de ses travaux, il est amené, par une évolution parallèle, à perfectionner la Science du Droit pour réglementer et délimiter les manifestations récentes de cette activité.

Or, depuis peu d'années, l'homme a conquis un nouvel élément. Alors que l'imagination même avait peine à concevoir la possibilité, pour lui, de circuler jamais dans l'air, il a réussi, par un élan de son génie, à se libérer des chaînes millénaires qui l'attachaient au sol pour bondir et voler dans l'espace aérien enfin asservi.

La navigation aérienne, hier à ses débuts, est entrée maintenant dans la période des réalisations pratiques. Déjà, dans toutes les nations civilisées et dans leurs colonies, l'aéronef, dirigeable ou avion, a cessé d'être un objet d'expérience, l'instrument d'un sport dangereux étonnant les foules, pour devenir le véhicule régulier des grands services publics.

En France particulièrement, le Gouvernement a conçu le vaste plan d'un réseau aérien immense, destiné à rayonner sur tout le territoire et à relier notre pays, par le moyen de locomotion le plus rapide, à nos colonies et à l'étranger.

De ce projet, certaines lignes sont déjà en fonctionnement (Paris-Londres, Paris-Bruxelles-Amsterdam, Paris-Strasbourg-Pragues-Varsovie), d'autres en voie de réalisation très

prochaine et bientôt le réseau entier jalonné de stations aériennes et d'aérodromes de secours, sera entièrement à la disposition des aéronefs.

En outre, des expériences récentes ont révélé au public que la solution du problème du vol vertical est peut-être proche. Bientôt, sans doute, une troisième sorte d'aéronef sillonnera l'espace : l'hélicoptère.

Bien que discuté encore dans son principe, cet appareil nouveau, sans supprimer le dirigeable ni l'avion, pourra lui aussi prendre sa place au ciel.

Peut-être même, par son volume moindre, par ses possibilités de partir et d'atterrir verticalement et de stationner dans l'espace, rendra-t-il des services qu'il eût été impossible d'attendre de ses aînés.

De toute manière, son utilisation dans l'avenir apportera, sous une forme encore difficile à prévoir, et dans des conditions différentes, un accroissement de la circulation dans l'espace.

Enfin, l'avion sans moteur s'est brusquement montré capable de donner des résultats pratiques et, ces derniers mois, des vols à voiles de plusieurs heures ont été effectués. Quelque soit l'opinion que l'on puisse avoir sur l'emploi de ces appareils actuellement, il n'est pas douteux que ces étonnantes performances ne marquent de grands pas vers une conquête plus complète encore de l'espace, dont il est impossible de prévoir les modalités, mais qui ne manquera de prendre de l'importance à l'avenir.

La généralisation de la navigation aérienne et son intense développement ne sont donc plus des chimères et l'on peut affirmer dès maintenant, sans risquer d'être taxé d'exagération, que ce développement apportera à la vie de l'humanité des modifications aussi considérables que celles qui furent amenées au XIX^e siècle par les découvertes de la vapeur et de l'électricité.

L'annexion par l'homme d'un domaine aussi imprévu des générations qui nous ont précédé, devait proposer, dès l'abord, à la Science du Droit de graves et nombreux problèmes à résoudre.

Il n'a pu être question pour nous, bien entendu, de composer un Traité de Droit Aérien. Un tel ouvrage ne pourrait être utilement établi que par une plus haute autorité et exigerait un labeur considérable, puisqu'il devrait embrasser toutes les branches du Droit.

Au reste, l'Aéronautique nous paraît encore trop loin de sa forme définitive pour qu'il soit possible d'écrire un Traité de Droit Aérien, sans risquer de voir ce travail devenir périmé dans un temps très court, par suite de transformations survenues aux conditions mêmes de la navigation aérienne.

Notre but a été simplement d'examiner certains des éléments qui formeront plus tard la législation de l'Air, de débayer en quelque sorte le terrain pour ceux qui, après nous, s'efforceront d'établir en cette matière des principes et des dispositions durables.

En effet, la législation aérienne est presque complètement à créer et pour y arriver, il n'existe pas de précédents, ni de traditions sur lesquels on puisse s'appuyer. Il faut donc, avant tout, connaître la situation légale actuelle de la navigation aérienne, son existence de fait, les rapports juridiques nouveaux dont elle est la cause, et enfin les premières décisions de jurisprudence et les premières dispositions législatives et réglementaires. Ce n'est qu'après ce travail préliminaire qu'il sera possible d'étudier les modifications à apporter aux lois existantes pour laisser place à l'Aéronautique naissante et les règles à lui imposer.

De cette œuvre si vaste, nous avons détaché les parties qui touchent au Droit Civil et plus spécialement encore celles qui traitent des rapports entre la locomotion nouvelle et la propriété.

Pour la parfaite compréhension du sujet et pour montrer les conséquences de nos conclusions, il nous a fallu examiner un certain nombre de questions connexes et nous étendre sur la réglementation de la navigation aérienne en ce qu'elle touche au Droit Civil.

Cependant, nous nous sommes efforcés d'étudier plus complètement les principes fondamentaux et les problèmes essentiels de la partie du Droit Aérien que nous venons de définir et de délimiter.

Parmi ces problèmes, il en est un dont dépend l'existence même de la navigation aérienne et qui doit être résolu avant d'entamer la discussion des autres.

Est-il légal de naviguer dans l'air ? A-t-on le Droit de Voler ?

Le principe même du Droit de Voler éclairci et fondé, nous envisagerons les autres questions juridiques soulevées par la navigation aérienne, tant du côté des aviateurs que de ceux qui sont survolés.

En résumé, cet ouvrage sera avisé de la manière suivante :

Une première partie traitera de la légitimité du Droit de Voler et là se placera la discussion de l'art. 552 du Code civil.

La seconde partie étudiera les obligations que la navigation aérienne entraîne pour les particuliers et spécialement l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière de terrains d'aviation et les servitudes à imposer aux fonds avoisinants ces terrains.

Enfin, la troisième partie traitera des obligations des navigateurs aériens et spécialement de la responsabilité civile des propriétaires d'aéronefs pour les dommages causés aux personnes et aux biens par leurs appareils. Cette troisième partie contiendra l'étude des assurances aériennes et l'essai d'une théorie sur le règlement des indemnités dues par les aviateurs ou aéronautes.

En dernier lieu, nous examinerons sous forme de conclusion, la législation aérienne actuellement en vigueur, les projets ou propositions de lois qui ont été faits ou déposés jusqu'ici pour résoudre ces questions et enfin les projets de codification des lois réglementant la navigation aérienne, ébauche du futur Code de l'Air.

~*~

Dans ce travail assez vaste, sur une matière aussi nouvelle quoique déjà très explorée, comme le prouve la bibliographie, sans doute fort incomplète insérée à la fin de cet ouvrage, on voudra bien remarquer que nous avons évité, d'une part, de nous engager dans des discussions purement techniques et, d'autre part, d'examiner les dispositions de police des règlements qui régissent la navigation aérienne. Il nous a semblé que ces dispositions réglementaires sortaient entièrement du cadre de notre ouvrage, traitant du régime juridique de l'Aéronautique au point de vue du Droit Civil pur.

Toutefois, il nous a paru indispensable d'étudier les décrets des 21 novembre 1911, 17 décembre 1913 et 8 juillet 1920 qui régissent en France la navigation aérienne.

Sans doute ces décrets, par la plupart de leurs dispositions, forment de véritables règlements de police. Mais leur examen présente pourtant un intérêt essentiel, puisque c'est de cette réglementation que nous nous efforcerons de dégager quelques-uns des éléments qui nous permettront de déterminer la nature et les conditions du Droit de Voler.

De plus, l'étude de ces conditions nous permettra de connaître, au point de vue du droit civil, les obligations imposées aux aviateurs d'une part et aux survolés d'autre part et accessoirement d'approfondir la question des dommages qui peuvent résulter du fonctionnement des appareils de transports aériens.

Enfin, pour rester entièrement dans le cadre fixé, nous avons, dans la mesure où cela ne pouvait nuire à l'intelligence du sujet, exclu les questions de **Droit Pénal** qui peuvent naître du fait de la Navigation Aérienne et complètement négligé les questions de **Droit International** dont l'examen pourrait, à lui seul, remplir un épais volume.

PREMIERE PARTIE

LA LOI PERMET-ELLE DE VOLER ?

CHAPITRE PREMIER

DISCUSSION DE L'ARTICLE 552 DU CODE CIVIL

Section I. — Généralités

Sur une matière aussi neuve, il était impossible d'espérer trouver des textes législatifs nombreux et complets, mais plus on en approfondit l'étude, plus on s'aperçoit à quel point toute la législation aérienne est à créer.

Il est même difficile de trouver un texte duquel on puisse dégager un principe général, en dehors toutefois de l'art. 552 du Code Civil qui sera notre texte fondamental.

L'article 552 du Code Civil est ainsi conçu :

« La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous.

Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à-propos, sauf les exceptions établies au titre des Servitudes et Services fonciers.

Il peut faire au-dessous toutes les constructions et fouilles qu'il jugera nécessaires et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines et des lois et règlements de police. »

L'alinéa premier de cet article pose, en ce qui concerne la propriété du sursol, un principe qui, à première vue, semble absolu. Le propriétaire du sol est propriétaire du domaine aérien situé au-dessus jusqu'à l'infini.

Posé dans la brutalité, ce principe aboutirait à l'impossibilité absolue de voler, à l'interdiction et à l'impossibilité de toute navigation aérienne. Mais n'examinons pas dès

l'abord les conséquences de l'article 552 du Code Civil, appliquons-nous au préalable à rechercher si le principe ainsi posé est véritablement aussi absolu et si les rédacteurs du Code ont bien conçu la propriété du sursol comme illimitée.

A vrai dire, toute la tradition juridique leur ordonnait de la considérer comme telle. — Le vieil adage « *Dominus soli, dominus coeli et inferorum* » s'il n'est peut être pas une formule romaine semble bien refléter la doctrine du droit romain. Cette doctrine s'était maintenue sans discussion dans notre ancien droit et elle a été par suite tout naturellement insérée dans notre Code Civil. Et l'article 552 de notre Code est passé sans modifications dans la presque totalité des législations, notamment dans les Codes italien, néerlandais, belge, espagnol, portugais, autrichien, japonais, ture, hongrois, les anciens codes suisse et allemand et les coutumes anglaise et américaine.

Cependant, les législations codifiées plus récemment n'ont pas formulé le principe de la propriété du dessus en des termes aussi généraux. Ainsi, les nouveaux codes civils suisse et allemand, comme nous le verrons plus loin, ont édicté que la propriété du dessus n'existe ou tout au moins ne mérite d'être protégée qu'autant que le propriétaire peut y avoir intérêt.

Il est évident qu'à l'époque de la rédaction du Code, la teneur de l'article 552 ne posait aucun des problèmes qu'elle suscite aujourd'hui, puisqu'au début du XIX^e siècle la navigation aérienne, dont il n'était pas possible de prévoir le développement, ne s'était encore manifestée que par l'envol de quelques montgolfières qu'on pouvait considérer plutôt comme des engins d'expérience que comme de véritables appareils volants.

C'est ce qui a permis au législateur du Code de poser, en ce qui concerne la propriété du sursol, un principe absolu, alors que dans le troisième alinéa de l'article 552, il formulait

des restrictions à la propriété du sous-sol en mentionnant :
« Sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines et des lois et règlements de police ».

Faut-il admettre que l'article 552 ne répond plus, en aucune manière, à l'état actuel du problème de la propriété du domaine aérien ou rechercher s'il n'est pas possible de lui donner une acception plus vaste, une plus large compréhension ?

Section II. — Existence juridique du Domaine Aérien

§ 1. — Etendue et nature du Domaine Aérien

Quelle est l'étendue de ce domaine aérien dont l'existence est reconnue par la loi ?

Une distinction est, dès l'abord, nécessaire.

L'air, l'atmosphère qui entoure le globe terrestre a toujours été considérée par les jurisconsultes romains comme faisant partie des choses communes comme l'eau courante ou l'eau de la mer, choses qui ne sont pas susceptibles d'appropriation par l'individu, à moins qu'il n'en sépare une certaine partie et la mette directement sous sa puissance.

Mais de l'air « gaz », il faut distinguer l'espace aérien occupé par lui et qui se trouve au-dessus du sol.

Cette distinction a été formulée comme il suit par von Ihering :

« La propriété suppose un objet substantiel, mais cela exclut-il un droit de prohibition, pour le propriétaire contre les atteintes portées par les voisins à son espace atmosphérique ?

Le législateur ne peut refuser de reconnaître ce droit parce que la théorie ne sait dans quelle catégorie le ranger.

Qu'on l'appelle abusivement propriété de l'atmosphère ou qu'on y voie une conséquence, un complément à la propriété foncière, cela est une simple question d'école.

Il suffit que le propriétaire puisse en user pour lui et repousser les atteintes des autres. »

L'air atmosphérique étant mis hors de cause, quelle est l'étendue de la propriété du domaine aérien considéré uniquement en tant qu'espace ?

D'après les termes du Code, le propriétaire peut y faire toutes plantations ou constructions sans aucune restriction, en ce qui concerne la nature et la hauteur de ces plantations et constructions, sauf bien entendu les réglementations urbaines.

Personne ne lui conteste ce droit, mais la question devient litigieuse et difficile dès qu'on aborde sa seconde face; à partir de quel moment le propriétaire du sol est-il lésé par les tiers dans sa propriété de l'espace aérien ?

Avant d'examiner l'importante question du trouble apporté par la Navigation Aérienne à la propriété de l'espace aérien, recherchons les cas qui peuvent se présenter d'atteinte par un tiers à cette propriété.

Le propriétaire du sol a le droit de faire élaguer les arbres dont les branches dépassent la limite des propriétés; il a le droit de faire démolir tous balcons et toutes constructions faisant saillie sur son domaine.

La jurisprudence, par de très nombreuses décisions (Tribunal de Paix de Lille — 15 novembre 1899 — D. 1900 — 2.361 — notamment), a consacré le droit pour le propriétaire de s'opposer au passage sur son domaine de fils conducteurs d'électricité, alors même que ceux-ci n'y prendraient aucun appui et quelle que soit leur hauteur.

Mais, ces atteintes à la propriété du sursol présentent un caractère de permanence qui peut les faire considérer comme plus grandes que le simple passage d'un aéronef.

Voici un cas qui se rapproche davantage de la question qui nous occupe :

Un chasseur se trouvant sur son propre terrain tire au vol une pièce de gibier passant sur le terrain d'autrui.

Le trouble de jouissance est là tout momentané, cependant de nombreuses décisions de jurisprudence considèrent ce fait comme un délit de chasse.

(Paris — 15 avril 1864 — D. P. 80 — 3.103; Tribunal Correctionnel Arras 1828 — Gazette des Tribunaux, 30 octobre 1828; Amiens, 18 février 1896 — S. 1896 — 2 — 129).

Un arrêt de la Cour d'Appel de la Seine (S. 97 — 4.32) est particulièrement précis en ce qui concerne la propriété du sursol en s'exprimant ainsi :

« Qu'il faut bien plutôt admettre en proclamant avec les termes absolus du Code Civil que la propriété du sol comporte la propriété du dessus et du dessous, que le principe de l'article 552, dont les articles 672 et 678 ne contiennent que des applications, s'étend aussi loin que l'intérêt du propriétaire l'exige. »

Ce dernier membre de phrase est tout à fait intéressant; il reconnaît au propriétaire du sol, la propriété du dessus dans toute sa plénitude.

Néanmoins, est-il possible de dire que l'intérêt du propriétaire exige que son droit de propriété s'étende jusqu'à l'infini dans le Ciel? Là est tout le problème.

En ce qui concerne la nature du droit qu'a le propriétaire du sol sur le domaine aérien, il nous suffit, pour la déterminer, de rapprocher de l'article 552 la définition de la propriété donnée par l'article 544.

« La propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois et règlements. »

La propriété du domaine aérien apparaît donc, comme toute autre, absolue et sans limite, si l'on s'en tient à une interprétation littérale.

Et, là comme ailleurs, la propriété soulève la difficile ques-

tion de l'abus du droit que nous examinerons au chapitre II de la deuxième partie de cet ouvrage.

§ II. — Résultats pratiques de l'interprétation littérale de l'article 552

Certes, il peut paraître vain de chercher à interpréter un texte par ses conséquences et d'en affirmer les résultats absolus avant d'être certain de la définition qu'il donne et de la portée que ses rédacteurs ont voulu lui accorder.

Cependant, il ne nous paraît pas inutile, avant même d'entrer dans la discussion de la question et d'examiner les théories qu'elle a soulevées, de préciser les résultats pratiques auxquels on arriverait par une interprétation littérale de l'article 552; et cela, ne serait-ce que pour éviter plus tard d'utiliser contre cette interprétation littérale, l'argument de l'impossibilité de ses conséquences.

Il faudrait, en effet, si l'on applique strictement la lettre du Code, permettre au propriétaire du domaine aérien d'en disposer en hauteur jusqu'à l'infini et, bien plus, lui accorder une action contre tout navigateur aérien qui traversera son domaine, alors même qu'il ne pourrait lui imputer aucun dommage.

Nous devons donc, au début, examiner la question « in abstracto » et nous demander si l'article 552 accorde une action au propriétaire contre le navigateur aérien qui aura traversé son domaine sans lui faire subir aucun dommage sensible, aucun trouble matériel.

La question paraît, au surplus, avoir un intérêt plutôt théorique. Jamais, en effet, à notre connaissance, un propriétaire n'a actionné un aviateur pour le seul fait d'avoir survolé sa propriété.

Il semble bien que là devrait s'appliquer la vieille maxime : « Pas d'intérêt, pas d'action ».

Aussi, le droit du propriétaire de s'opposer au passage des

aéronefs (1) et d'actionner en dommages-intérêts les aviateurs qui auraient survolé sa propriété, ne paraît pas avoir trouvé de défenseurs convaincus.

Le 13 février 1909, la Conférence des Avocats à la Cour d'Appel de Paris, étudia la question posée ainsi qu'il suit :

« Le propriétaire d'un fonds a-t-il le droit d'actionner en dommages-intérêts, en vertu de l'article 552 du Code Civil, l'aviateur qui aura passé au-dessus de sa propriété sans intention malfaisante, et à une assez grande hauteur ? — »

La Conférence des Avocats n'a pas hésité à se prononcer pour la négative.

En Angleterre, certains journaux avaient soutenu, vers 1910 (*Times* 26 avril 1910), la possibilité, pour le propriétaire, de s'opposer au passage des aéronefs — mais cette opinion apparaissait surtout comme fondée sur les troubles de jouissance occasionnés par la locomotion aérienne. Il y avait là, sans aucun doute, un pressentiment des questions qu'il faudra résoudre quand cette navigation aérienne sera intensifiée et se concentrera sur certaines routes aériennes, au point de devenir susceptible de causer un certain trouble aux propriétaires du sol. C'est ce que nous étudierons plus loin en notre chapitre « Les Routes Aériennes ».

Mais, dans l'état actuel de la circulation dans l'espace, il n'apparaît pas que celle-ci, par son seul fait, occasionne un trouble de jouissance susceptible de donner lieu à une action contre les navigateurs aériens.

(1) On désigne par le vocable "aéronef" les ballons libres dirigeables, avions, hélicoptères, etc.

CHAPITRE II

THÉORIES RESTRICTIVES DU DROIT DE VOLER

Section I. — Jurisprudence

La question de la propriété du sursol n'a pas, jusqu'ici, fait l'objet d'un arrêt de la Cour de Cassation, et même les décisions de jurisprudence sont rares et peu précises. Pourtant, cet important problème se pose déjà depuis longtemps et a préoccupé maintes fois les juriconsultes.

Ces derniers ont fait le rapprochement qui s'imposait entre la propriété du sous-sol et celle du sursol. Il n'est pas douteux, en effet, que la propriété du sous-sol ne s'étende à une profondeur indéfinie, le législateur n'ayant pas omis de statuer sur cette question qui présentait, dès longtemps, un intérêt de premier ordre.

Les lois sur les mines et carrières ont toutes reconnu le droit du propriétaire du sol sur le tréfonds, le plus souvent, du reste, pour restreindre ce droit.

La jurisprudence n'a pas cessé de confirmer cette propriété du sous-sol et la nécessité d'exproprier au moins le tréfonds au cas d'occupation de ce sous-sol pour l'exploitation d'une mine ou la construction d'un souterrain.

Or, le cas du sursol apparaît comme entièrement analogue. Sans doute, la propriété ne porte-t-elle plus comme au cas de tréfonds sur un objet matériel, mais, comme nous l'avons dit plus haut, sur l'espace aérien; mais cela n'a pas empêché la jurisprudence par de nombreuses décisions, de consacrer cette analogie, en accordant au propriétaire du sol l'entière propriété de l'espace aérien.

La Cour de Pau a confirmé dans son arrêt (S. 93-2-150) un

jugement du tribunal civil de Pamiers au sujet de l'établissement d'un pont sur un canal dont la ville de Pamiers possédait les deux rives et non le lit. Le jugement s'exprimait ainsi :

« Mais la ville ne peut prétendre en pareil cas avoir le droit de construire de nouveaux ponts sur le canal, encore bien qu'elle soit propriétaire des francs bords, sur lesquels seraient appuyées les piles, le propriétaire du lit du canal étant propriétaire du dessus. »

La question du passage des fils électriques dont nous avons parlé plus haut, a été soumise plusieurs fois à l'appréciation des Tribunaux.

Un jugement du tribunal de Tours, rapporté par M. Raymond Jammes (*Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la Navigation Aérienne*, p. 19) s'exprime ainsi :

« Attendu que le droit du propriétaire, en ce qui concerne le dessus, ne reçoit, dans l'article 552, aucune limite, sauf les exceptions établies au titre des servitudes; qu'au contraire, en ce qui concerne la propriété du dessous et s'appuyant sur l'intérêt public, le même article y apporte des limites; que rien dans notre législation ne limitant et ne réglementant le droit du propriétaire sur le dessus de sa propriété, on doit donc en conclure que son droit peut s'étendre à une hauteur indéterminée et suivant sa volonté. »

De même, le jugement du Tribunal de Paix de Lille, en date du 15 novembre 1899, déjà cité, contient, dans une affaire de même nature, des attendus particulièrement intéressants parce qu'ils acceptent, dans toute sa plénitude, la portée de l'article 552.

« La possession du sol emporte la possession du dessus, et il ne peut être porté atteinte à ce droit de possession qu'en vertu d'une loi. Il n'est pas nécessaire, pour l'exercice de l'action possessoire en complainte, qu'un dommage ait été actuellement causé; il suffit de l'éventualité d'un préjudice.....

Attendu que le fait dont se plaint M. X. constitue incontestablement un trouble; sinon de droit, au moins de fait à sa possession; que la Société défendresse objecte bien qu'elle ne cause pas de préjudice au demandeur, dont elle ne méconnaît pas les droits, et que ce serait mettre un obstacle au progrès que de sanctionner sa prétention; mais que le défendeur répond, avec juste raison, que ce n'est pas aux tribunaux, mais au législateur qu'il appartient de restreindre le droit de propriété dans l'intérêt même du progrès. »

Le juge de Lille, tout en ayant la vision déjà nette des difficultés qu'était destiné à soulever l'article 552, n'hésite pas à reconnaître que le droit du propriétaire du sol à l'espace aérien est absolu et sans limites.

Nous verrons cependant ci-après que des décisions plus récentes ont admis que le propriétaire abusait de son droit en élveant des constructions dans le seul but de nuire aux navigateurs aériens (1).

Section II. — Théorie de MM. Aubry et Rau

Des exemples qui viennent d'être cités il apparaît nettement que la jurisprudence semble, en général, s'en tenir à une interprétation littérale de l'article 552 et reconnaître au propriétaire du sol la propriété absolue du sursol.

Comme on le verra au chapitre suivant, la très grande majorité des auteurs qui ont étudié notre question ont abandonné la théorie de l'interprétation littérale de l'article 552 et, motivant diversement leur opinion, ont admis la possibilité juridique de la circulation dans l'air.

Dans cette presque unanimité de la doctrine, on peut néanmoins discerner, de la part de certains auteurs, une hésitation devant la netteté du texte du Code et leur conviction

(1) Voir l'affaire Coquerel, page 63.

semble plutôt résulter de la nécessité d'accepter le fait accompli.

L'opinion contraire a néanmoins été soutenue vigoureusement par MM. Aubry et Rau dans leur cours de Droit Civil (5^e édition — tome 2 — § 192 page 281).

« Le propriétaire d'un terrain est propriétaire de l'espace aérien au-dessus du sol, en ce sens qu'il peut seul en user pour y établir des constructions et qu'il est autorisé à demander la démolition des ouvrages qui, à une hauteur quelconque, empiètent sur cet espace. »

MM. Aubry et Rau ont développé leur pensée avec plus de précision encore dans une note sous un arrêt, en date de 1879. de la Cour de Douai refusant la propriété du sursol.

« Vainement essaye-t-on de soutenir que l'expression de propriété du dessus doit être restreinte aux choses inhérentes au sol, telles que constructions et plantations, et ne peut être étendue à l'espace aérien qui se trouve au-dessus du sol parce que l'air est une chose commune qui n'est pas susceptible d'appropriation privée.

Ce raisonnement repose sur cette confusion entre l'air considéré en masse dans l'atmosphère et qui rentre évidemment dans la catégorie des « Res communes » et par suite échappe à toute propriété exclusive telle qu'elle est définie par l'article 552 et qui par suite, dans la mesure où elle est susceptible d'appropriation privée, appartient au propriétaire du sol.

L'article 552 n'est que la consécration de l'ancienne maxime « *Dominus Soli, dominus Cœli* » ; il faut donc reconnaître que le propriétaire du sol est propriétaire de l'espace qui se trouve au-dessus du sol et dans les limites de ce sol. »

De ce texte, M. Raymond Jammes, dans son intéressant ouvrage « Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la Navigation Aérienne (1) » tire les conclusions suivantes :

(1) Tulle, 1912.

« Dans ces conditions, le propriétaire du sol a non seulement le droit de construire ou de planter à des hauteurs illimitées (sauf limitation par règlements), mais il peut encore faire couper les arbres ou faire démolir le balcon qui font saillie sur son fonds, louer ou vendre des espaces aériens et enfin d'empêcher les tiers de le troubler dans sa propriété par n'importe quel moyen et plus spécialement par le moyen d'appareils qui sont susceptibles de traverser à maintes reprises cette propriété aérienne. »

La question est donc nettement posée dans ces textes. MM. Aubry et Rau l'ont fermement résolue par la négative.

Critique de cette théorie

Plusieurs arguments fort probants peuvent être opposés à cette théorie.

Sans doute le texte du Code « la propriété du dessus » paraît clair et formel, mais il faut tenir compte de la place qu'il occupe dans une section intitulée « Du droit d'accession relativement aux choses immobilières ». C'est, comme nous le verrons plus loin, une preuve que le Code ne vise pas par « propriété du dessus » l'espace aérien, mais un ensemble de choses matérielles.

En outre, la distinction faite entre l'espace aérien et l'air « gaz » ne paraît pas présenter, au point de vue juridique, l'intérêt que MM. Aubry et Rau lui ont accordé. En effet, que peut être cet espace vide, quel droit de propriété peut-on avoir sur lui en dehors des possibilités directes d'utilisation matérielle par des constructions ou des plantations. Or, en poussant jusqu'au bout cette théorie, le propriétaire du sol doit être reconnu comme propriétaire d'un cône immense dont la pointe prend naissance au centre de la terre et qui se prolonge au-dessus du sol jusqu'à l'infini et que fait varier dans l'espace lointain chacun des mouvements de la terre.

Ce n'est là que fantaisie et pourtant c'est l'aboutissement logique de cette thèse trop absolue.

Au surplus, l'étude des théories opposées nous permettra de développer tous les arguments que l'on peut faire valoir contre elle.

CHAPITRE III

THÉORIES FAVORABLES AU DROIT DE VOLER

Section I. — Jurisprudence

La difficulté de concilier les termes absolus de l'article 552 avec les nécessités de la pratique, a fait concevoir un système dans lequel la propriété de l'espace aérien se trouve singulièrement diminuée.

D'après cette opinion, dont les partisans semblent plus nombreux, le Code par l'expression « propriété du dessus » n'aurait pas voulu désigner l'ensemble de l'espace aérien, mais seulement la partie de celui-ci dont le propriétaire a réalisé l'appropriation au moyen de constructions ou plantations.

Cette théorie elle-même comprend un grand nombre de variantes. Elle a été adoptée dans diverses décisions de jurisprudence, notamment par un arrêt de la Cour de Douai en date du 11 février 1880, qui contient cette distinction :

« Que, si, selon l'article 552 du Code civil, la propriété du sol comprend la propriété du dessus et celle du dessous, il ne s'ensuit pas que l'on doive nécessairement considérer comme un accessoire du sol tout l'espace qui existe au-dessus de la propriété. »

Dans un arrêt postérieur du 8 juin 1887 (S. 96-2-129) la Cour de Douai a maintenu son opinion en distinguant cette fois entre l'air « gaz », chose commune et l'espace attribué au propriétaire du sol à titre d'accessoire et dans la mesure où il est utilisable.

Cette manière de voir paraît aussi avoir été celle du Tri-

bunal civil de la Seine, dans son jugement de 6 juillet 1912, dont il sera question plus bas.

En effet, bien que n'ayant pas voulu statuer sur le principe même de la propriété du domaine aérien, le Tribunal Civil de la Seine n'a accordé, dans ce jugement, d'indemnités que pour des dommages précis causés par des avions et non pour le seul fait de la traversée du domaine aérien par ceux-ci même à faible hauteur.

Section II. — Théories de MM. Naquet et Fauchille

L'argument essentiel, énoncé ci-dessus, qui restreint la propriété du sursol en la limitant à l'espace utilisable par le propriétaire, a été poussé jusqu'à son extrême limite par divers auteurs. Pour eux, la propriété du sursol se réduit même à la partie de l'espace réellement utilisé par des ouvrages, des constructions ou des plantations.

Cette opinion a été exposée avec clarté par M. Naquet, dans une note sous Cassation (5 juillet 1901 — Sirey 1902-2-17) où il déclare qu'à son avis le Code fait allusion dans son article 552 à quelque chose de matériel, édifices ou plantations et ne vise pas l'espace aérien. Cela résulte de la place même de l'art. 552 qui figure au chap. 2 du titre II du livre II au Code Civil intitulé : « Du droit d'accession sur ce qui s'unit et s'incorpore à la chose » dont la section I porte elle-même le titre « Du droit d'accession relativement aux choses immobilières ».

« Ces expressions, remarque M. Naquet, impliquent par elles-mêmes un lien corporel qui ne peut exister qu'à l'égard des choses qui se fixent sur le sol.

L'espace aérien n'est donc pas compris dans l'article 552 et il ne pouvait pas l'être.

En effet, sa propriété suppose la possibilité de se rendre maître d'une chose; de la capter, d'en disposer à son gré et là, où par sa nature même, une chose échappe à son appro-

priation, il ne peut plus y avoir de propriété. C'est ce qui a lieu, par exemple, pour l'eau courante; les riverains ont le droit de dériver l'eau à leur profit, d'en irriguer leur propriété, d'en conserver la partie qu'ils peuvent retenir, mais l'eau qui continue à courir, qui leur échappe est une « res nullius ou communis », elle appartient à tous et n'appartient à personne.

Combien cela est-il plus vrai encore de l'espace aérien qui se trouve au-dessus du sol !

Il s'agit de l'air, de l'atmosphère, d'une substance sans doute, mais fluide, presque insaisissable...

Il n'y a qu'un seul moyen de s'approprier une partie de l'espace, c'est de l'occuper par des constructions ou des plantations.

Quand j'élève sur mon terrain un bâtiment, je deviens propriétaire de ce bâtiment et de l'espace qu'il occupe. Mais en dehors de ce cas, et en tant que l'espace reste libre et se confond avec l'atmosphère, aucune appropriation n'est possible, si ce n'est dans la mesure infinitésimale où hommes, animaux et plantes respirent et fixent certains éléments de l'air (tel l'azote fixé par les plantes).

On ne voit pas en quoi la limitation idéale de l'espace le rend l'objet d'un droit de propriété.

La possession effective, celle qui manifeste la propriété, ne peut se réaliser dans l'espace que par des travaux inhérents au sol et occupant réellement une partie de l'espace.

Dans cette mesure, nous en convenons, l'espace est susceptible d'appropriation future, mais tant que ces travaux n'ont pas eu lieu, l'appropriation n'est pas réalisée.

De même que le droit qu'a le riverain d'une eau courante de s'en servir au passage pour irrigation de sa propriété ne constitue pas un droit de propriété sur cette eau, de même la faculté de planter et de construire sur un fonds, ne fait pas

qu'on ait un droit de propriété sur l'espace où s'élèvera la construction ou la plantation quand elle aura été effectuée. Dans ce cas, en effet, je serai seulement propriétaire du bâtiment et par voie de conséquence, de l'espace qu'il absorbe qui se confond en quelque sorte avec le bâtiment et qui est devenu un espace superficiel et matériel. »

La thèse de M. Naquet est donc très nette. Pour lui, il n'existe pas de propriété de l'espace aérien en dehors de ce qui est matériellement occupé par des constructions ou des plantations.

Plusieurs auteurs ont adopté cette thèse d'une manière plus ou moins complète : M. Fauchille, dans « le Domaine Aérien et le Régime juridique des Aérostats » (page 5), s'y rallie entièrement en ces quelques lignes :

« Une chose n'est susceptible de propriété privée ou publique que si elle se prête à une certaine appropriation ; pour se prétendre propriétaire d'une surface quelconque, il faut pouvoir occuper d'une façon réelle et continue.

« Il n'en saurait être ainsi en ce qui concerne l'air. »

Cette opinion se trouve plus amplement développée page 7 du même ouvrage :

« On doit admettre que la colonne d'air située au-dessus du sol peut être soumise au droit de propriété jusqu'à la hauteur où il est matériellement possible d'édifier un bâtiment ; cette hauteur est actuellement de 300 mètres.

Mais s'ensuit-il que le maître du sol aura la propriété de cette colonne d'air avant même d'y avoir planté, d'y avoir construit ?

Nullement, c'est l'appropriation et non la possibilité de l'appropriation qui fait la propriété. — La propriété suppose essentiellement la possession permanente d'une chose.

Si l'air qu'une personne recueille dans un récipient devient sa propriété, celui qu'elle déplace en circulant n'est pas affecté d'un droit privatif à son profit. La couche atmosphé-

rique qui entoure à la hauteur de 300 mètres le domaine terrestre, ne saurait donc, en soi, appartenir au maître de ce domaine; elle devient sa propriété seulement s'il y plante ou s'il y construit et dans la mesure des plantations et des constructions qui y sont élevées. Dans la réalité, c'est même plutôt de celles-ci qu'il est propriétaire que de l'air dont elles tiennent la place. »

Critique de la théorie de M. Naquet

Peut-on admettre que la propriété du sursol se réduise uniquement à l'espace utilisé par le propriétaire ?

Sans doute nous devons constater qu'il est difficile d'imaginer que la propriété puisse porter sur l'espace aérien considéré indépendamment de l'air qui l'emplit, c'est-à-dire sur une pure conception de l'esprit. Sans doute encore l'article 552 appliqué à tout l'espace aérien prend une extension inutile et absurde.

Mais, d'autre part, la théorie de MM. Naquet et Fauchille aboutit, elle aussi, à des conséquences inadmissibles.

En effet, si, seul appartient au propriétaire du sol, l'espace qu'il s'est approprié par des constructions ou des plantations, un propriétaire voisin pourra disposer de l'espace aérien non utilisé, si près du sol, soit-il. Il pourra construire des balcons débordant sur ma propriété, il pourra laisser des arbres dépasser. Je n'aurai aucun recours contre lui, s'il ne me cause pas de dommages matériels.

De même les appareils aériens quand ils en seront capables mécaniquement pourront s'arrêter au-dessus des propriétés privées à n'importe quelle hauteur, y stationner et y circuler librement.

C'est manifestement excessif. — Si nous n'avons pu admettre que le propriétaire du sol a la propriété en tout

(1). Voir Lalou, D. 8-338.

l'espace aérien qui se trouve au-dessus puisque sauf la partie immédiatement en contact avec le sol, il ne peut l'utiliser, il ne faut pas davantage restreindre cette propriété à l'espace utilisé.

Cette exagération autoriserait tous les empiètements et le propriétaire du sol finirait par se voir retirer une grande partie des avantages qui résultaient de son droit de propriété.

Cette propriété du sol serait devenue quelque chose de vague et d'incertain, dont l'extension dépendrait de l'usage qu'en ferait chacun et dont l'utilité pourrait disparaître presque entièrement par l'utilisation que les tiers ne manqueraient de faire de l'espace aérien laissé libre au voisinage de la terre.

Section III. — Théorie de M. Julliot

Dans son ouvrage « Le Domaine Aérien et le régime juridique des Aérostats » M. Julliot combat la thèse soutenue par MM. Naquet et Fauchille.

Pour lui toute la question qui nous occupe peut-être résolue par une distinction entre la propriété et la possession.

Laissons lui la parole : « Le droit de propriété peut exister indépendamment de toute idée d'occupation ou de possession et que cette dernière peut exister sur une surface de terrain quelconque, alors même que par suite de l'éloignement ou de l'étendue de celle-ci nous sommes dans l'impossibilité matérielle de l'occuper d'une façon réelle ou continue.

La possession dans ce cas existe par le seul fait que nous sommes l'ayant-droit et que nous avons reçu délivrance de quelqu'un (article 1505 du Code Civil) ayant eu à l'origine le « Corpus » et que nous avons nous-mêmes l'« Animus ».

Donc au point de vue propriété, il y a lieu selon M. Julliot, d'accepter le texte du Code dans son intégralité.

Par suite le propriétaire du sol aura jusqu'à l'infini la propriété de l'espace géométrique assis sur son sol et « le

droit de propriété étant absolu, l'exercice de ce droit sur les parties possédées doit être lui aussi absolu et par conséquent exclusif de la puissance des tiers ».

De là résulte pourtant que nous ne pouvons nous opposer à l'occupation de l'espace aérien par des tiers que pour la partie en notre possession par suite d'une incorporation réelle. En outre, déclare M. Julliot « au-dessus du domaine construit, au-dessus même des plus hauts édifices, il existe une zone minima dont nous avons la possession de par l'usage et dans la limite de l'usage que nous en faisons ».

Comme l'explicite fort bien M. Paul Fauchille cette zone de possession minima variera avec la nature du fond sous-jacent, elle sera plus haute au-dessus de constructions élevées qu'au dessus d'un champ nu.

A vrai dire, la notion de cette zone indispensable au-dessus de la partie de l'espace directement utilisée est encore vague, mais il convient de remarquer son importance. Nous ne manquerons pas d'indiquer plus loin tout son intérêt.

En effet, à notre avis, c'est en dégageant avec précision la notion de cette zone intermédiaire entre le sol ou les édifices et l'espace aérien supérieur dont le propriétaire ne peut tirer aucun profit, qu'il est possible d'arriver à régler la question de la propriété du sursol.

Critique de la théorie de M. Julliot

La critique de la théorie de M. Julliot a été présentée très complètement par M. Paul Fauchille.

Cette manière de résoudre la question du Domaine Aérien est fort élégante et séduisante par plus d'un côté. Cependant, comme plusieurs auteurs l'ont, à juste titre, remarqué, bien que tournant avec subtilité la difficulté juridique son intérêt pratique reste fort restreint.

Sans doute, l'on pourra s'opposer par les actions pétitoires ou possessoires aux troubles apportés à notre propre jouis-

sance en ce qui concerne la partie de l'espace en notre possession, mais pour le surplus dont nous avons la propriété, il n'est pas possible de dire quelle est la portée de cette propriété théorique.

M. Julliot lui-même a bien compris à quel point sa doctrine poussée à sa limite tendait à l'absurde :

« De par la volonté de la loi, dit M. Julliot, vous êtes propriétaire jusqu'à l'infini de l'espace géométrique assis sur votre sol et comme les perpendiculaires élevées sur les bornes de votre propriété doivent, en raison de la sphéricité de notre planète, se rejoindre au centre de celle-ci, il en résulte que la propriété céleste va toujours en s'élargissant au fur et à mesure que l'on s'élève dans l'espace.

« Voilà une constatation qui semble, au premier abord, devoir remplir d'aise les aviateurs propriétaires et locataires de terrains d'expérience; au fur et à mesure de leurs progrès ascensionnel ne seront-ils pas, de la sorte, assurés de voir s'étendre, dans le sens horizontal, les limites de leur domaine, et cela, dans des proportions n'ayant pour limites que cette force ascensionnelle elle-même ? Oui, c'est vrai théoriquement, mais ceci est proprement du domaine de la fantaisie, car, si l'on prend la peine de comparer l'un après l'autre le rayon de la terre qui est de 6.350 kilomètres environ et l'épaisseur de la couche d'air respirable qui est de 8 à 12 kilomètres, on se rend compte du caractère tout à fait négligeable de ce côté de la question. »

M. André Blachère dans l'« Air et le Droit » (Paris-Larose-1911) a présenté parfaitement la discussion et démontré de la manière suivante que l'aboutissement purement théorique de l'opinion de M. Julliot lui enlève son intérêt le plus essentiel :

« Même théoriquement, cette conception du droit de propriété allant jusqu'à l'infini ne nous paraît pas exacte. Il suffit d'en pousser un peu plus avant les conséquences pour

arriver à une discussion absolument byzantine, et voir crever, comme une bulle de savon, cette notion vaine et fragile d'un droit de propriété voulant monter jusqu'aux étoiles.

« D'après M. Julliot, la propriété foncière aurait pour domaine une sorte de prisme idéal ayant pour base solide la surface de notre propriété et dont les côtés parallèles allaient se perdre dans l'infini.

« Or, il ne faut pas oublier que notre planète n'est pas immobile, et que, si elle emporte avec elle son atmosphère, son double mouvement a pour résultat de modifier constamment la position de cette figure géométrique dans l'espace. Ce dont nous sommes propriétaires alors, c'est d'un espace géométrique impondérable, impalpable, et qui change sans cesse cette propriété : ce n'est plus rien, c'est le néant et la propriété du néant, même jusqu'à l'infini, ne peut engendrer aucun droit, tout au plus pourrait-elle nous faire redouter de très lointains conflits interplanétaires.

« En réalité, tout cela, comme le constate M. Julliot lui-même, nous emporte en pleine fantaisie. Restons dans le droit. »

De plus, à notre avis, si le propriétaire du sol, d'une part, se trouve avantagé par M. Julliot qui lui accorde un domaine infini ; sa possession ne s'étendant qu'à l'espace réellement incorporé, il est d'autre part impuissant contre les atteintes portées pratiquement à son domaine.

La question n'est pas résolue. Des objections identiques à celles soulevées par les théories de MM. Naquet et Fauchille s'élèvent ici avec la même force. Le droit de propriété en s'étendant a perdu son utilité, et mieux vaudrait pour le propriétaire un domaine moins vaste, mais plus certain.

En outre, l'opinion de M. Julliot, dangereuse pour le propriétaire, ne l'est pas moins pour le navigateur aérien

Celui-ci, en effet, pour se protéger des appareils aériens ou même dans le seul but de nuire, dissimulé sous une apparence de raison, ne manquera pas de chercher à étendre au-dessus de son domaine la zone de possession réelle.

Pour cela, et sans sortir de l'exercice de son droit, il établira des piquets sur les terrains plats, il élèvera aux angles de sa propriété des pylones, voire il fera monter des ballons captifs.

Si de telles pratiques s'intronisaient, elles ne manqueraient pas, surtout au voisinage des routes aériennes fréquentées, de provoquer des accidents, d'entraver et même d'arrêter la circulation des aéronefs. Il serait néanmoins difficile dans l'état juridique actuel de la question et si l'on adopte la thèse de M. Julliot d'empêcher le propriétaire du sol de dresser ces obstacles dangereux.

Nous verrons plus loin, dans cet ordre d'idées, que l'extension excessive et injustifiée de cette zone de possession peut constituer un cas d'abus de droit et nous étudierons également comment, à notre avis, peuvent se concevoir les routes aériennes, et enfin, de quelle manière la sécurité des aéronefs pourra être assurée au voisinage des aérodromes par l'établissement de certaines servitudes « non œdificandi ».

Section IV. — Théorie de M. Saleilles

M. Saleilles dans sa note sous cassation (S-1902-I-217) exprime au contraire l'opinion que l'article 552 n'est pas applicable par le fait de l'impossibilité pour le propriétaire d'occuper réellement l'immense domaine aérien que le Code semble lui octroyer si libéralement.

« L'idée, dit-il, que la propriété atteint en hauteur tout ce qui passe dans l'axe du sol se heurte à un droit supérieur; c'est d'ailleurs une fiction compromettante et vaine. La propriété n'a de réalité que dans la mesure où la possession

a pu l'atteindre, là où la possession réelle et effective ne peut avoir de prise ni en profondeur, ni en hauteur, là enfin où elle ne s'est affirmée par aucune mainmise actuellement réalisée, la propriété n'est qu'un mot vide de sens qui risque de se perdre dans les nuages et de n'avoir plus aucun fond solide pour résister aux attaques dont elle est l'objet.

La propriété est assez discutée dans son principe même pour que nous maintenions ses positions à la surface du sol, là où elle rend des services qui sont encore les meilleurs garants de son avenir, sans prétendre lui chercher dans l'air ou dans les bas-fonds des extensions qui ne peuvent que la compromettre. »

M. R. Saleilles avait déjà développé cette intéressante thèse dans les commentaires qu'il a écrit sur cette question à l'occasion d'un arrêt de la première chambre de la Cour d'Appel de Paris. A vrai dire, la question posée à la Cour de Paris était celle de savoir si le riverain, propriétaire des deux rives, pouvait se prévaloir du droit de propriété que la loi lui accorde sur le lit de la rivière pour s'opposer à l'utilisation collective de l'eau de la rivière.

La jurisprudence a admis que le droit de propriété sur le lit ne saurait empêcher l'utilisation par tous de l'eau, chose commune.

La propriété du lit subit donc l'exercice d'une servitude indéfinie sans fonds dominant. Il surgit donc immédiatement à l'esprit une comparaison avec l'espace aérien.

L'air serait susceptible d'une utilisation par la communauté et le propriétaire du sol ne pourrait s'opposer à l'exercice de cette servitude. La similitude des deux situations a été étudiée et développée par M. Saleilles dans les termes suivants :

« Comment pourrait-on soutenir que se servir de l'eau qui passe pour passer avec elle, par les moyens de transports qu'elle comporte, équivaldrait au fait de passer sur le sol

qu'elle recouvre et que ce droit de passage impliquerait, par suite, la propriété commune du terrain au-dessus duquel on passe ? Ne serait-ce pas comme si le fait de passer en ballon au-dessus de la propriété d'autrui dût impliquer un droit sur cette propriété ? On oublie lorsqu'on invoque de telles affirmations, qu'entre celui qui passe et le sol qui est en dessous, il y a un intermédiaire qui est le cours d'eau ; que le sol doit supporter avec tout ce qu'il entraîne, et que cette servitude naturelle comporte avec elle toutes les conséquences résultant de l'attribution juridique du courant lui-même au profit de la communauté. Se servir du courant pour passer au-dessus du sol qu'il recouvre n'équivaut en aucune façon au fait de fouler ce sol lui-même...

Voudrait-on dire que, sans doute, on ne foule pas le sol lui-même, mais qu'on passe au-dessus et que l'on n'en viole pas moins le droit de propriété dont il est l'incarnation matérielle, puisque cette propriété s'étend verticalement à l'infini en hauteur comme en profondeur ?

A supposer que cette image, qui n'est qu'une image dût être acceptée comme une réalité juridique, elle susciterait une réponse analogue à celle qui vient d'être faite.

Qu'il s'agisse de la propriété privée au niveau du sol ou par rapport aux couches supérieures qu'il supporte, la servitude qui la grève est la même et produit les mêmes effets. Elle consiste à faire plier les droits de la propriété privée devant ceux des ayants-droit qui sont titulaires de la servitude qu'elle subit, et ici ces ayants-droit, s'agissant d'un cours d'eau dont la destination naturelle est de servir de voie de communication pour tous, c'est tout le monde.

On trouvera la gêne un peu lourde pour la propriété privée. Nous savons, d'après la position intermédiaire acceptée par la jurisprudence qu'elle ne s'opposera à aucune des nécessités d'utilisation agricole et d'aménagement industriel que comporte l'intérêt économique de la propriété. Dans ces

conditions que sont donc les intérêts en jeu ? Un intérêt de clôture exclusive, par intérêt de convenance d'ailleurs.

Rien n'est plus respectable, il faut le reconnaître. Mais il ne faut pas oublier que la propriété va bénéficier d'un élément de profit, en quelque sorte purement naturel, qui par sa nature ne se prête pas à l'idée de propriété exclusive et qui implique au contraire celle d'une utilisation forcément collective. Si les riverains en profitent plus complètement que les autres, et c'est justice il faut que ce profit individuel qui leur est accordé ne puisse jamais porter atteinte à cette valeur d'utilisation collective qui est le caractère même, le caractère naturel, l'élément de richesse dont va jouir leur propriété.

Les intérêts de convenance ne pourront être invoqués qu'une fois ce caractère naturel et essentiel respecté et sauvegardé; s'en prévaloir pour dénaturer ainsi la valeur d'utilisation commune de ces richesses naturelles serait faire sortir la propriété privée de son rôle et la compromettre par les abus. Quant à l'idée qu'elle pût atteindre en hauteur tout ce qui passe dans l'axe du sol on vient de voir que, fût-elle exacte, elle se heurterait encore à un droit supérieur. Mais il y aurait un grand inconvénient à laisser se perpétuer ainsi ces adages qui ne sont que des fictions compromettantes et vaines; la propriété n'a de mesure que dans les limites où la possession a pu atteindre; là où la possession réelle et effective ne peut avoir de prise ni en profondeur ni en hauteur, là enfin où elle ne s'est affirmée par aucune mainmise actuellement réalisée, la propriété n'est qu'un mot vide de sens qui risque, image pour image, de se perdre dans les nuages et de n'avoir plus aucun fonds solide pour résister aux attaques dont elle est l'objet. La propriété est assez décriée dans son principe même pour que nous lui maintenions ses positions à la surface du sol, là où elle rend des services qui sont encore les meilleurs garants

de son avenir, sans prétendre lui chercher en l'air ou dans les bas-fonds, des extensions qui ne peuvent que la compromettre.

En résumé, il n'est ni raisonnement ni fictions qui puissent porter atteinte à cette réalité de fait que les rivières sont par destination naturelle et sociale des moyens de circulation collective; et cela est vrai même des petites rivières incapables de se prêter à une navigation régulière. Si peu importantes qu'elles soient, elles peuvent rendre encore quelques services qui ne sont pas de pur agrément et qui profitent au flottage de certains matériaux ou facilitent la rentrée des récoltes. Il faut prendre ces agents naturels tels qu'ils sont et pour ce qu'ils sont, en tant qu'ils sont ouverts à tout le monde et qu'ils constituent un bien de la communauté. Les droits de la propriété individuelle ne peuvent prétendre à détruire la propriété commune.

Les mêmes principes viendront limiter le droit de clôture de l'article 647. La clôture devra être telle, à moins d'intérêt particulier dont il y aurait lieu de justifier l'importance, qu'elle ne puisse mettre obstacle à cette servitude de circulation dont l'exercice doit se concilier avec celui du droit établi par l'article 647. »

M. Blachère, comme M. Raymond Jammes, a trouvé dans la théorie de M. Saleilles la base de sa doctrine sur le domaine aérien. A vrai dire, il ne semble pas possible, sans un texte législatif nouveau, de considérer comme une servitude, l'obligation pour le propriétaire du lit de supporter le passage d'autrui sur l'eau de la rivière et par suite il n'est pas possible non plus de dire que le navigateur aérien jouit de l'exercice d'une servitude à l'égard du propriétaire du sol. Mais cette doctrine consacre le fait que le droit de propriété individuel n'est pas absolu puisque dans les cas sus-indiqués de l'air et de l'eau elle se heurte à la propriété commune.

M. Blachère a développé d'intéressante façon ce point de

vue : « Tous les droits, dit-il, ont des limites. La liberté individuelle est un droit, elle a trouvé une limite dans l'article 1382. Le droit de propriété et les autres droits législativement consacrés ont, eux aussi, des limites et ces limites relèvent du principe supérieur de la solidarité sociale.

A quelque époque que l'on se place, le droit de propriété privée n'a jamais été libre de toutes chaînes.

Essentiellement variable sa nation se modifie avec la nature de l'objet sur lequel il porte. »

Comme nous l'exposerons plus complètement dans le chapitre VI à notre avis, il y a beaucoup à retenir dans cette opinion. Elle permet de soutenir que le bon sens même empêche de considérer le droit de propriété individuel comme absolu; elle oblige à concevoir sa limitation lorsqu'il se heurte à l'intérêt commun. M. Blachère l'a fort bien exprimé dans cette phrase :

« En somme on peut dire que le droit de propriété est limité à l'intérêt individuel que l'on peut avoir à son exercice et soumis au droit supérieur de l'intérêt social. »

Cela est parfaitement exact et logique et une théorie juridique doit avant tout être d'accord avec le bon sens. De plus, cette opinion a l'avantage de fournir une explication et une justification d'une situation de fait.

Toutefois, malgré l'intérêt qu'il est impossible de ne pas lui accorder, il faut reconnaître qu'on peut lui opposer des objections de deux ordres.

En premier lieu, si nous sommes entièrement d'avis qu'il faut considérer le droit comme une science en quelque sorte plastique qui doit se modeler sur les nécessités de la vie sociale, s'il n'est pas douteux non plus que la doctrine doit préparer par son étude de ces nécessités vitales, l'œuvre du législateur, il ne faut pas oublier, d'autre part, qu'en la matière actuellement étudiée existe un texte formel, si for-

mel même que la jurisprudence malgré les difficultés qu'il suscite, l'a presque toujours appliqué sans hésitation.

En second lieu, il semble que la distinction que nous avons étudiée plus haut entre l'espace aérien susceptible d'appropriation et l'air « gaz », chose commune, ne soit plus respectée. Elle n'était pourtant pas sans intérêt. En effet, si l'on se base sur le principe que l'air est une chose commune pour autoriser le navigateur aérien à s'en servir, cela ne résout pas la question de la violation de l'espace aérien, et si d'une part on abandonne l'illusoire propriété de M. Julliot, on ne donne pas davantage une solution aux conflits qui ne peuvent manquer de s'élever, plutôt du reste en théorie qu'en pratique, entre le propriétaire du sol et le navigateur aérien.

Section V. — Théories de MM. Blachère et Raymond Jammes

M. André Blachère dans son volume « L'Air voie de communication et le Droit » paru en 1911 et M. Raymond Jammes dans son ouvrage « Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la navigation aérienne » après avoir étudié les différentes doctrines exposées ci-dessus, ont abouti à des théories voisines.

Tous deux, comme M. Saleilles, n'ont pu admettre l'idée absurde de la propriété sans limites du domaine aérien et ils concluent de la manière suivante :

D'après M. Blachère « la circulation n'est licite que lorsqu'elle n'est pas dommageable au propriétaire et ne cause pas une diminution excessive et anormale des avantages que lui confèrent ses droits sur l'espace; dans cette dernière hypothèse, en effet, le propriétaire aurait droit à une réparation, et même au cas où des routes aériennes à trafic intensif seraient établies au-dessus de son espace utile, il y aurait ouverture à son profit d'une véritable indemnité pour expropriation.

« On pourrait considérer alors la propriété foncière comme comportant un triple droit :

« 1) Un droit de propriété foncière proprement dit propriété du sol.

2) Un droit réel de superficie, droit qui existe certainement dans notre législation, la preuve de son existence et de son maintien dans le Code Civil découlant des articles 553 et 664 du Code Civil.

« Rien ne s'oppose, en effet, à ce qu'une personne ait la propriété des constructions, une autre celle du sol sur lequel repose ces constructions :

« 3) Un droit « Sui Generis » de propriété sur une troisième portion, l'espace aérien situé au-dessus et en deçà d'une certaine hauteur. C'est cet espace qui pourrait donner lieu à expropriation.

« L'Etat, en vertu de son pouvoir d'administration, réglerait la nature de l'indemnité, son assiette et ses conditions. »

Les conclusions de M. Blachère appellent deux remarques.

D'abord l'imprécision de la zone sur laquelle s'étend le troisième droit de propriété. On ne sait pas où il commence et bien moins encore où il finit.

C'est donc une conception théorique aussi vague que celle de M. Julliot et dont il serait facile de pousser les résultats jusqu'à l'absurde. Et pourtant, cette propriété illimitée et fragile, pure conception de l'esprit, donnerai lieu à expropriation !

Le propriétaire qui songerait à réclamer une indemnité pour ce droit serait aussi fondé à intenter une action aux habitants de Mars et de Jupiter dont les planètes passent au-dessus de lui en violant la pyramide infinie dont les côtés s'élèvent aux limites de son domaine.

Donc incertitude sur les frontières de l'espace aérien et, d'autre part, affirmation du droit du propriétaire sur le sursol, droit ayant une existence pratique pouvant se tra-

duire par l'encaissement d'une indemnité d'expropriation.

M. Raymond Jammes aboutit à une solution très voisine, reconnaissant, outre la nécessité de faire respecter une zone réservée au-dessus du sol, le droit du propriétaire sur la zone supérieure; droit sans grande force, il est vrai, et dont cet auteur accepte facilement que le propriétaire soit dépossédé.

Voici, comment après une comparaison entre la circulation maritime et la circulation aérienne M. Jammes déduit sa théorie des conclusions adoptées en 1912 par la Conférence de Droit International sur le rapport de M^e Desouches, en tirant du droit international une règle pour le droit interne.

« Il faudrait, à notre avis, considérer chaque propriété privée comme un petit Etat : le propriétaire du fonds serait propriétaire de l'air atmosphérique dans la limite où celui-ci serait susceptible d'une appropriation ayant caractère d'utilité, il aurait la propriété de l'air nécessaire à l'utilisation de son fonds, ce qui est le véritable sens de l'article 552.

« L'aviateur devrait éviter de traverser cette propriété privée, mais de même chaque Etat pourrait, au point de vue international, permettre le passage des aéronefs dans la partie atmosphérique dont nous lui avons reconnu la propriété. « Et ce droit de passage devrait être accordé en principe et être toujours sous-entendu. Si donc une action était intentée par un propriétaire contre un aviateur pour un trouble de jouissance, ce serait au propriétaire de faire la preuve qu'il avait défendu le passage dans son air atmosphérique.

« Nous obtiendrons ainsi, pour le particulier, la création de zones réservées, comme il en existe pour l'Etat autour de certaines places fortifiées.

« Reste à fixer maintenant, d'une manière pratique, la hauteur de la couche atmosphérique qui est la propriété incontestable de chaque propriétaire de fonds.

« En prenant toujours pour base l'appropriation utile de

l'air, elle pourrait être fixée, par exemple, pour les villes, et en général toutes les agglomérations, au double de la hauteur de l'immeuble le plus proche.

« L'aviateur ainsi ne pourrait occasionner un trouble à la jouissance possible de la couche atmosphérique dont est propriétaire le propriétaire du fonds.

« D'ailleurs, du moment que nous admettons que ce propriétaire est limité dans sa propriété de l'air et que cette limite est l'appropriation uile qu'il peut en faire, elle sera par cela même, assez restreinte (50 mètres en moyenne) et les cas seront rares dans lesquels l'aviateur passera dans cette propriété.

« Il nous faut ajouter que les principes que nous venons d'énoncer subiraient une forte atteinte au cas de malveillance de l'aéronaute, celui-ci passant même hors de la zone réservée. « Supposons, en effet, un dirigeable ou un aéroplane faisant une sorte de ronde autour de notre immeuble et examinant, au moyen de longues-vues, ce qui se passe à l'intérieur avec une intention évidente de malveillance, ce sera là un abus de droit, un acte qui ira à l'encontre du principe de liberté qui estime le droit de jouir de son bien tant que cette jouissance ne porte pas de préjudice à autrui. »

Critique de ces théories

M. Raymond Jammes admet donc que dans une certaine zone proche du sol, le droit du propriétaire doit être intégralement respecté.

Il fixe cette zone réservée au double de la hauteur des constructions les plus élevées. Elle pourrait donc varier de 600 mètres au-dessus de la Tour Eiffel à zéro au-dessus des campagnes.

Cette solution est loin d'être parfaite, d'abord la grande variation de l'attitude permise pourrait rendre difficile à l'aviateur son observation et nombreuses les contestations

possibles. En outre, les inconvénients de la navigation aérienne pour le propriétaire du sol peuvent être de nature très diverses.

Ce vol des aéronefs peut effrayer les animaux domestiques, éloigner le gibier d'une chasse; enfin, à faible hauteur, le risque créé par ce fait se trouve singulièrement accru. En effet, l'aéronef volant à une minime attitude se trouve, en cas de panne, obligé d'atterrir le plus souvent dans des conditions défectueuses, tandis qu'en naviguant à une altitude élevée, il a des chances beaucoup plus grandes de trouver un terrain d'atterrissage favorable.

Les propriétaires du sol ont donc intérêt à ce que les appareils aériens circulent à l'altitude la plus élevée possible, de sorte que la zone réservée définie par M. Raymond Jammes paraît bien insuffisante tant par son caractère trop variable que par son étendue trop restreinte.

Au surplus, cette question se trouve aujourd'hui tranchée dans le domaine pratique par les différents décrets réglementant la navigation aérienne qui imposent aux navigateurs aériens une altitude beaucoup plus élevée particulièrement au-dessus des agglomérations. Cette réglementation de la navigation aérienne sera étudiée dans la troisième partie de cet ouvrage.

Ainsi se trouve terminé l'exposé que nous avons cru devoir faire de la doctrine en ce qui concerne la question du droit de voler. On a, sans doute, remarqué que toutes les opinions développées jusqu'ici ont été formulées avant la guerre de 1914, avant, par conséquent, le développement sans cesse grandissant de l'aéronautique marchande. Cependant, il nous a paru d'autant plus intéressant de nous y étendre quelque peu, qu'elles permettent de se rendre compte d'une évolution doctrinale assez marquée.

Jusqu'en 1914, en effet, le vol d'un aéronef était en quelque sorte exceptionnel et les auteurs qui en étudiaient les conséquences au point de vue juridique, bien que croyant certes, à l'avenir de l'aéronautique, ne pouvait manquer de s'inspirer de l'état où elle se trouvait alors et par suite d'envisager le problème sous un angle un peu étroit.

Tandis que la jurisprudence s'appuyait sur le texte formel de l'article 552 pour accorder au propriétaire du sol la propriété du sursol avec toutes ses conséquences, la doctrine essayait de justifier la liberté de l'air par des arguments divers, mais en admettant d'une manière ou d'une autre l'application du Code Civil.

Même MM. Blachère et Jammes qui, au point de vue pratique, se sont efforcés d'arriver à des solutions définies, ont cependant admis que l'article 552 étend jusqu'à l'infini le droit du propriétaire, puisqu'ils reconnaissent que l'établissement du droit de passage dans l'atmosphère pourra en tout état de cause être interdit par le propriétaire ou bien faire l'objet d'une véritable expropriation. Sans doute, les auteurs admettent que l'indemnité devra être infime, puisque le dommage causé est nul, mais ils affirment néanmoins nettement qu'il y a « expropriation » et qu'une indemnité est due pour « sauvegarder le droit de propriété inviolable et sacré ».

C'est là que semble se manifester une certaine évolution dans les opinions formulées plus récemment.

En effet, comme l'a constaté M. Georges Ripert, professeur à la Faculté de Droit de Paris et à l'Ecole des Sciences Politiques dans son intéressant rapport au Premier Congrès International de la Navigation Aérienne (15-25 novembre 1924), il n'y a pas de régime légal de l'Aviation. Chose curieuse, en cette matière, le droit international a précédé l'élaboration du droit interne. Alors que ce dernier n'a encore pour base aucun texte législatif adéquat, la Convention

internationale du 13 octobre 1919 forme la charte du droit aérien international actuel.

Mais ne retenons pour le moment de l'étude de M. Ripert que cette nécessité d'aboutir à une réglementation par voie législative de la navigation aérienne après une définition préalable de l'espace aérien.

Le Gouvernement s'est rendu compte de l'importance qu'il y a d'aboutir à un règlement de notre question. Aussi a-t-il déposé en date du 25 mars 1920, un projet de loi destiné à régler les divers problèmes soulevés. Ce projet de loi, modifié par un deuxième a été voté par la Chambre des Députés en juillet 1921.

On ne saurait dire cependant que nous sommes à la veille de voir résoudre d'une façon définitive le problème aérien. Le projet voté par la Chambre affecte en effet plutôt la forme d'un règlement de police que d'un Code, où après un exposé de principes nécessité par la nouveauté de la situation juridique, figurerait la solution des questions posées dans chaque branche du droit.

M. Georges Ripert a donné dans son rapport visé ci-dessus un projet de loi sur la navigation aérienne où il refond en le complétant le projet gouvernemental. A notre avis, bien que peut-être plus complet le projet de M. Ripert ne semble pas résoudre non plus le principe de la propriété de l'espace aérien.

M^e Louis Schmoll, avocat à la Cour d'appel de Paris, dans son rapport sur la « propriété de l'Air » présenté à ce même Premier Congrès International de la Navigation Aérienne a reconnu lui aussi l'impossibilité d'accepter, pour régir le domaine aérien, le texte trop ancien du Code Civil.

« Le système de la libre circulation aérienne, dit-il, est ingénieux, mais je ne crois pas qu'il soit possible dans l'état

actuel de la législation de l'appliquer sans une loi nouvelle; l'article 552 est conçu dans des termes formels et absolus. La jurisprudence l'a toujours appliqué strictement.

« Il est certain qu'un mode de locomotion d'utilité nationale aussi incontestable que l'aviation nécessite des modifications de ce qui existait auparavant. Il faut sans aucun doute que la navigation aérienne soit libre de toute entrave comme la navigation maritime. Mais pour cela, il faut des textes nouveaux et, c'est, je crois, rendre service aux aviateurs que de démontrer que les lois actuelles ne sont pas en rapport avec les besoins de l'aéronautique; car, en les laissant soumis à ces textes qui ne peuvent pas leur être applicables, puisque les législateurs n'avaient pu deviner leurs admirables exploits, on les expose à des difficultés d'interprétation qui leur seront évitées le jour où une législation nouvelle aura prévu d'une façon précise leurs besoins et les aura mis à l'abri des fantaisies toujours redoutables de la jurisprudence.

« La loi actuelle dit simplement que le propriétaire du sol est propriétaire du dessus. Tant qu'on n'aura pas apporté une restriction formelle à ce principe absolu, il y a tout à craindre pour les aviateurs qui passeront au-dessus des propriétés. »

L'opinion de M^e Schmoll si nettement formulée est donc en opposition bien marquée avec celles que nous avons exposé plus haut.

Pour lui, il n'est pas possible d'adapter le Code Civil aux nécessités de la vie moderne. Il faut le modifier.

Section IV. — Conclusion

En l'état actuel de la question, nous nous trouvons donc obligés de reconnaître que la loi semble s'opposer à l'existence même de la navigation aérienne.

Un texte formel étayé par de nombreuses décisions de jurisprudence affirme le droit absolu du propriétaire du sol sur l'espace aérien.

Et pourtant l'on vole !

Chaque jour partent des ports aériens, les nombreux avions de transport desservant les lignes aériennes pour effectuer leurs longs voyages, longs par la distance si ce n'est par le temps. Chaque jour s'envolent les avions de tourisme et de sport pour leurs immenses et rapides randonnées. Nul ne songe en pratique à s'opposer à leur essor.

La Navigation Aérienne existe donc en fait, sinon en droit. Sa situation se trouve, du reste, en quelque manière consolidée par une sorte de reconnaissance officielle. En effet et c'est un cas curieux à examiner, alors que certains lui déniaient même le droit de vivre, la navigation aérienne est déjà très complètement réglementée tant au point de vue international qu'au point de vue national.

Plusieurs conventions internationales, de nombreux décrets et arrêtés ont délimité avec précision les conditions de son exercice. N'est-ce pas là une preuve évidente que la prétendue interdiction que l'on veut tirer de l'article 552 du Code Civil est une chose impossible et vaine.

A notre avis, on ne peut dire que le texte du Code Civil constitue un obstacle au développement des transports dans l'espace. La loi en donnant au propriétaire du sol la propriété du dessus n'avait pour but que de lui assurer la pleine jouissance de sa chose en le défendant contre les empiètements des voisins ou de tous autres usagers de la croûte terrestre.

Elle ne pouvait songer à lui donner l'empire d'une zone théorique inutilisable et à interdire cette zone au passage des aéronefs, dont, à l'époque de la rédaction du Code, il n'était pas possible de prévoir le développement. Il faut donc le constater, le droit de propriété est purement *terrestre*, il est vain d'essayer de l'étendre à un autre domaine.

L'article 552 n'est donc pas, à notre avis, le texte de base de la condition juridique de l'espace aérien. Son but est précis : Assurer l'utilité complète de la possession du sol, tant au-

dessous qu'au dessus contre les atteintes des propriétaires voisins.

Cette règle même n'a pas été sans subir une restriction sérieuse. On ne peut plus dire aujourd'hui que le sous-sol appartient d'une manière absolue au propriétaire du sol. La législation sur les mines en a peu à peu retiré en certains cas la propriété à ce dernier.

Si aucune restriction n'avait été établie quant à la propriété du dessus, c'est que nul n'avait pu prévoir que les termes absolus de l'article 552 seraient un obstacle à l'utilisation de l'air. C'est pourquoi aussi, il nous est permis d'affirmer que cet article du Code ne s'applique pas à l'espace aérien considéré en dehors de l'utilité immédiate qu'en peut tirer le propriétaire du sol.

C'est pourquoi enfin, nous pouvons conclure qu'à l'heure actuelle aucun texte législatif ne concerne notre matière, bref *qu'il n'y a pas de statut légal de l'air*.

A notre avis, c'est rendre service à la cause de l'aéronautique que de constater cette carence de la loi. On ne peut que hâter ainsi l'établissement des lois qui donneront enfin la solution des problèmes juridiques posés par la navigation aérienne. Nous souhaitons donc que le Code de l'Air devienne bientôt une réalité vivante, car sa nécessité apparaît chaque jour plus urgente.

Certes, la question de la propriété de l'Air n'est qu'une de celles à régler. Un bref article suffira à consacrer la solution que le bon sens impose. Toutefois, il est indispensable que ce principe soit réglé, puisqu'il est la condition même de l'existence de la navigation aérienne et par suite de sa réglementation.

Dans quelles conditions sera établie cette délimitation de la propriété de l'Air, de quelle manière peut-on la justifier et quelles seront ses bornes ?

Si nous n'avons pas admis la possibilité d'adapter l'article

552 aux nécessités de l'utilisation de l'air, comme lui nous aboutissons à cette conclusion que le droit du propriétaire du sol est limité, non seulement à l'espace réellement incorporé, mais encore à l'espace qui lui est nécessaire pour jouir pleinement de son bien et enfin à celui dont l'utilisation serait par lui possible. Mais au-delà de ces espaces le droit du maître du sol n'existe pas, il n'y a pas lieu à expropriation, il n'y a pas lieu à indemnité, et en cela nous nous séparons des auteurs dont nous avons étudié les théories sous la section V.

L'opinion que nous venons d'exprimer a, du reste, été excellemment définie par le rédacteur du répertoire Dalloz dans les termes suivants :

« Au-delà de la zone où il y a possibilité de planter et de construire, le maître du sol n'a pas sur l'atmosphère un droit de propriété, des droits exclusifs, il n'a sur elle que les droits qui appartiennent au commun des hommes, car l'atmosphère est une chose commune, ouverte à l'usage de tous; il n'a de maîtrise que sur les plantations et constructions qu'il a élevées et encore sur la portion de l'espace où il peut les élever, sous réserve d'ailleurs dans cette limite, des servitudes qu'exigerait l'intérêt public. »

Voilà ce qui nous semble la saine doctrine.

En effet, elle respecte aussi largement que possible le droit de propriété inviolable et sacré, elle laisse le champ libre à la législation nouvelle qui statuera sur le domaine encore vierge de l'air.

Ce point admis, reste à régler, ce qui est délicat, la question de la délimitation de cet espace utilisable par le propriétaire, dont il doit conserver la propriété et par suite, la jouissance exclusive.

Théoriquement, il n'est pas douteux que cette hauteur utilisable ne varie d'une manière considérable suivant la situation de la portion du sol envisagé. Dans les villes, sauf toutes restrictions pouvant résulter des réglementations

urbaines, le propriétaire usera normalement de son droit d'édifier des constructions élevées.

Au milieu des champs l'espace utilisable est, en réalité, beaucoup plus restreint, par le fait qu'il est peu probable que le propriétaire construira de hauts édifices.

Cependant, en pratique, il nous semble que la loi devrait déterminer d'une manière uniforme cette limite de l'espace utilisable, et cela pour deux raisons :

La première est que le droit de propriété est le même partout, à la campagne comme à la ville. Il n'est pas possible de dire que l'espace utilisable est moindre en dehors des agglomérations, que le droit du propriétaire à la campagne pour être moins souvent exercé a perdu de son étendue. Un industriel peut construire en pleins champs une usine et nul ne peut lui contester le droit d'en élever les cheminées plus haut que n'importe quelle maison.

L'autre raison est de permettre plus de simplicité dans la réglementation de la navigation aérienne. Il est, en effet, difficile d'imposer aux aéronautes un minimum de hauteur variant constamment avec la nature des propriétés survolées. Une limite variable obligerait les navigateurs aériens à des difficultés perpétuelles et ils ne manqueraient pas fort souvent de la franchir involontairement.

A ce propos, il nous faut remarquer qu'il est indispensable de distinguer avec netteté la limite que nous essayons actuellement d'établir entre le domaine aérien appartenant au propriétaire du sol et l'espace aérien libre, de la hauteur minima imposée aux aéronefs au-dessus des agglomérations par les décrets et arrêtés réglementant la navigation aérienne.

Il ne faut pas confondre ces deux limites qui diffèrent par leur nature et par leur but.

La première est une définition plus précise de la propriété complétant celle donnée par le Code Civil, la seconde n'est qu'un règlement de police dont le but est de protéger dans

toute la mesure du possible la vie et les biens des particuliers.

Ces deux limites peuvent ne pas coïncider, et, en fait, comme nous le verrons plus bas, elles ne coïncident pas. Si l'on était tenté de s'en étonner, il suffirait pour comprendre cette divergence d'examiner le cas analogue des servitudes « non altius tollendi » qui existent dans la plupart des grandes villes. Il n'est pas douteux, en effet, que le droit de propriété en soi n'ait autant de force en ces villes qu'ailleurs, pourtant, dans l'intérêt de l'hygiène urbaine, il a fallu lui apporter une réglementation et une limite.

* * *

Cette distinction posée, quelle va être cette limite de la propriété ? Nous avons vu que la nécessité pratique nous contraignait à adopter une solution uniforme.

Néanmoins, il est utile d'indiquer que les auteurs qui ont avant nous, essayé de fixer la hauteur limite de la propriété terrestre, l'ont considérée comme variable.

M. Blachère, considérant le droit du propriétaire du sol sur l'espace aérien comme un droit « sui generis », ne lui assigne pas de limite fixe.

M. Jammes s'est efforcé, en revanche, de déterminer cette limite avec précision. « Reste à fixer maintenant, dit-il, d'une manière pratique, la hauteur de la couche atmosphérique qui est la propriété incontestable de chaque propriétaire de fonds.

« En prenant toujours pour base l'appropriation utile de l'air, elle pourrait être fixée par exemple : pour les villes et, en général, toutes les agglomérations, au double de la hauteur de la construction la plus élevée, et, dans les campagnes non bâties, au double de la hauteur de l'immeuble le plus proche. »

Ainsi donc, d'après M. Jammes, il conviendrait de choisir une limite pouvant varier de quelques mètres en rase campagne, à 600 mètres au-dessus de la Tour Eiffel.

Cette solution peut paraître heureuse en ce que, respectant dans une large mesure le droit des propriétaires du sol, elle permet aux aéronautes l'utilisation maxima de l'espace aérien. Elle nous paraît toutefois criticable pour plusieurs raisons : en premier lieu, il n'est pas certain que les droits du propriétaire d'un champ soient suffisamment respectés. En prenant pour base, combien vague du reste, la hauteur de la construction la plus proche, il se peut que la limite entre l'espace libre et l'espace approprié se trouve à une distance du sol extrêmement faible. Et il nous semble que pour jouir pleinement du sol, le propriétaire doit jouir également d'une zone suffisante au-dessus, et cela, quelque soit l'état de la surface. Il ne nous paraît pas admissible que la circulation des aéronefs à une aussi faible hauteur puisse causer du trouble au bétail et déranger les travaux des champs, sans qu'il soit possible aux cultivateurs de s'y opposer. De plus, cette limite pourra, dans un grand nombre de cas, se trouver plus basse que la hauteur des plantations dont l'élévation est souvent à la campagne beaucoup plus grande que celles des constructions, et, par suite, se trouver inapplicable.

D'autre part, et ce reproche nous apparaît particulièrement grave puisqu'il s'agit d'établir une règle pratique, — il semble impossible, comme nous l'avons vu plus haut, d'imposer aux navigateurs aériens une délimitation aussi imprécise de la zone dans laquelle ils peuvent circuler librement.

A notre avis, les différences d'utilisation du sursol ne sont pas telles qu'on ne puisse établir une règle uniforme pour déterminer la limite normale au delà de laquelle le propriétaire du sol n'a plus ni droit, ni intérêt à la propriété de l'espace aérien.

Il semble qu'à l'heure actuelle cette limite pourrait être fixée à 300 mètres de la surface terrestre, hauteur de la construction la plus élevée.

Cette altitude nous paraît amplement suffisante pour que

le droit du propriétaire du sol se trouve entièrement sauvegardé et qu'il ne puisse se plaindre de voir apporter la moindre restriction à son droit de propriété. Le passage des aéronefs à une hauteur supérieure à 300 mètres n'est susceptible, en aucune manière, de diminuer ou supprimer l'utilisation que le propriétaire peut tirer de son domaine.

En effet, il ne peut songer à élever de constructions atteignant ou même approchant cette hauteur, et il subsistera toujours entre le sommet de ses édifices et la limite assignée à la circulation des aéronefs un espace suffisant pour qu'aucun inconvénient ne puisse résulter de cette dernière pour les propriétés survolées.

On dira sans doute que le seul fait du passage d'un aéronef crée un risque de chute et d'accident et par là porte atteinte au droit de propriété. Mais alors l'automobile qui passe sur la route crée un risque pour le propriétaire riverain, elle peut déraiper et défoncer sa clôture !

Dans le même ordre d'idée, on peut remarquer que les riverains des routes supportent, par le fait du passage des voitures, de nombreux inconvénients, tels que la poussière, le bruit, l'odeur et la fumée. Ils supportent, en cela, une servitude de fait dans l'intérêt général. Combien moindres et, pour ainsi dire, inexistantes, apparaissent en revanche les inconvénients pouvant résulter pour les propriétaires du sol, de la circulation aérienne s'effectuant au delà de la limite que nous avons déterminée !

La solution que nous proposons d'une limite uniforme et de droit commun, ne ferait pas obstacle néanmoins à l'établissement de règles différentes, chaque fois que les circonstances le nécessiteront et notamment d'élever l'altitude minima exigée au-dessus des agglomérations ou pour certains appareils.

Certaines dispositions de cette nature existent déjà dans quelques législations étrangères.

Le nouveau Code Civil Suisse dispose, dans son article 667, que la propriété d'un fonds s'étend au-dessus et au-dessous sur les domaines aérien et souterrain, aussi loin que subsiste un intérêt dans l'exercice de ce droit de propriété.

Enfin, le nouveau Code Civil allemand édicte, dans son article 905, que le propriétaire du sol l'est également à l'infini de l'espace aérien situé au-dessus de son fonds, mais qu'il ne peut interdire aucun empiètement commis à une hauteur telle qu'il n'existe plus pour lui aucun intérêt à sa jouissance exclusive.

Comme l'a remarqué, à juste titre, M^e Passion, dans son rapport au Comité Juridique International de locomotion aérienne sur la propriété du dessus, l'esprit de ces deux législations est identique.

Toutefois, leurs textes et leurs conséquences sont assez différents.

En effet, le Code allemand se contente de limiter l'action du propriétaire et non son droit, mais, et cela a été dit, le propriétaire peut estimer avoir intérêt à empêcher la circulation des aéronefs dans l'espace aérien qui est au-dessus de son fonds par simple crainte d'un dommage éventuel.

Le propriétaire suisse ne peut, lui, manifester aucune opposition pour ce seul fait, puisque son code exprime clairement que la propriété cesse là où cesse l'intérêt à l'exercice de ce droit, et il est bien certain qu'il faut entendre que l'intérêt est déterminé par l'utilisation du fonds.

En outre, le docteur Koch (*Revue Juridique internationale de locomotion aérienne* — septembre 1911), a signalé que la rédaction suisse était également plus favorable au navigateur aérien en cas de procès :

« Dans le Code allemand, le propriétaire foncier, étant en principe propriétaire de toute la colonne aérienne, n'a qu'à déclarer son droit de propriété; le tiers devra prouver que son passage a eu lieu à une hauteur à laquelle n'arrivait pas

l'intérêt du propriétaire sous-jacent. Dans le Code civil suisse, au contraire, le propriétaire du fonds n'étant propriétaire de l'espace que jusqu'à la hauteur où cet espace peut être utile au fonds, c'est à lui à prouver que la pénétration du tiers a eu lieu dans une zone de l'espace soumise à sa propriété. »

Nous verrons dans le chapitre V de la troisième partie, les textes qui ont été proposés en France pour régler ce problème par une disposition complétant l'article 552 du Code Civil et destinés à former les bases du futur Code de l'Air.

DEUXIEME PARTIE

Obligations pouvant résulter pour les propriétaires
du sol de l'existence de la navigation aérienne

CHAPITRE PREMIER

LIMITATION DU DROIT DE PROPRIÉTÉ

En examinant la situation faite par la loi à la navigation aérienne, nous avons été amené à reconnaître la nécessité de créer une législation pour régler cette forme nouvelle de l'activité humaine. Mais, en même temps, nous avons remarqué qu'en fait on naviguait dans l'air.

Avant de pouvoir déterminer avec exactitude toutes les faces de la question, c'est-à-dire les droits du navigateur aérien, d'une part, et, d'autre part, les droits du propriétaire du sol. Il importe particulièrement de définir et de délimiter le droit de ce dernier, puisque de l'étendue de l'exercice de ce droit dépend la possibilité même de circuler dans l'espace.

Nous avons déclaré qu'à notre avis le droit du propriétaire du sol ne pouvait pas dépasser la zone dont l'utilisation était par lui possible.

Il y a donc lieu d'étudier dans quels cas le propriétaire dépassera cette zone, au delà de laquelle il n'a aucun intérêt légitime, pour dresser des obstacles aux navigateurs aériens.

Dans le prochain chapitre nous examinerons quelques cas d'abus de droit spéciaux à notre matière.

Mais il faudra aller plus loin. Pour permettre le développement de l'aviation et pour l'établissement du réseau aérien, il a été nécessaire, et il le sera encore, de porter des atteintes et des restrictions diverses au droit de propriété.

Ces atteintes et ces restrictions résultent, pour la plupart, de lois existantes; pourtant, il est certain qu'il sera néces-

saire de les compléter pour les mettre à même de répondre aux nécessités du trafic aérien.

Ainsi, pour la création des nombreux aérodromes, tant militaires que civils, qui forment aujourd'hui en France un réseau très complet, il a suffi d'appliquer les lois qui régissent l'expropriation pour cause d'utilité publique, et ce sont les modalités de cette application que nous étudierons dans notre deuxième chapitre.

Mais ces aérodromes établis, les nombreuses installations qu'ils comportent édifiées, il sera indispensable de déterminer les moyens de leur conserver, dans le présent comme dans l'avenir, toutes les possibilités d'utilisation, et, par suite, il faut, dès maintenant, prévoir les textes législatifs ou réglementaires qui sont ou seront nécessaires pour empêcher les propriétaires voisins, en usant de leur droit, de gêner par des constructions ou autrement le fonctionnement des aérodromes.

C'est cette question qui n'a encore fait l'objet d'aucune disposition législative, malgré l'urgence d'une solution, qui fera l'objet du quatrième chapitre de cette deuxième partie, sous la dénomination un peu inexacte peut-être, mais qui en montre bien le but, de « Servitudes Aériennes ».

CHAPITRE II

ABUS DU DROIT

Le développement de la locomotion aérienne a posé sous un aspect nouveau l'intéressante question de l'abus du droit. Jusqu'à maintenant, en effet, elle ne s'était posée que dans les rapports entre propriétaires voisins. Le propriétaire d'un fonds a-t-il le droit d'édifier sur ce fonds des aménagements sans utilité pour lui, dans le seul but de nuire à un propriétaire voisin ? C'est sous cette forme que jusqu'ici avaient eu à en débattre les tribunaux et les jurisconsultes.

L'opinion avait fini par être fixée dans le sens de la négative. Malgré tout le respect porté au droit de propriété, il est en effet impossible d'admettre qu'il en soit tiré parti dans le seul but de nuire aux tiers.

La jurisprudence n'a donc eu qu'à suivre la voie déjà tracée, quand elle a eu à trancher les litiges de même nature auxquels a donné naissance la locomotion aérienne.

(Tribunal civil de la Seine, 6 juillet 1912. — Compiègne, 19 février 1913-D. 1913. 2. 177 — confirmé par arrêt de la Cour d'Amiens du 12 novembre 1913 — Cassation 3 août 1915 S-1920. 1. 301 —)

De ces jugements et arrêts, il apparaît nettement que le propriétaire du sol abuse de son droit en élevant des installations ou des clôtures anormales ou dangereuses pour empêcher les aéronefs de survoler son terrain.

Nous avons étudié, plus haut, le jugement du 6 décembre 1912, Tribunal civil de la Seine. — En ce chapitre, il nous paraît utile d'exposer d'une manière complète l'affaire .

Coquerel qui a fait l'objet des décisions judiciaires susvisées et qui servira certainement de précédent pour tous les litiges du même genre qui viendraient à s'élever à l'avenir.

La Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne a donné de l'affaire le résumé suivant :

« Le 31 août 1912, le dirigeable « Dupuy de Lôme », vendu au Ministère de la Guerre, sortant pour un dernier essai avant livraison, vint, sous l'action du vent, s'accrocher aux tiges de fer pointues surmontant les charpentes en bois que Coquerel a fait élever à 30 mètres environ et en face de l'ouverture du hangar de Clément-Bayard.

Le demandeur prétend que les installations faites par Coquerel avaient été édifiées dans le but exclusif de lui nuire, et il en demande la suppression en outre de dommages-inté-

Coquerel se défend d'avoir agi dans un but autre que celui de protéger son terrain contre le passage du personnel de Clément-Bayard, et prétend qu'il est libre de faire sur son fonds, suivant ses besoins et même suivant sa fantaisie, toutes les constructions et installations qu'il lui plaît.

JUGEMENT

Attendu que par exploit du 20 septembre dernier, Clément-Bayard, propriétaire à la Motte-Breuil, commune de Trosly-Breuil, d'un terrain sur lequel il a fait édifier, en 1909, un hangar pour ballons dirigeables, demande, en outre des dommages-intérêts à fixer par état, pour réparation du préjudice réels à fixer par état.

déjà subi, la suppression :

1° De charpentes en bois surmontées de tiges de fer pointues que Coquerel a fait s'élever à 90 mètres environ et en face de l'ouverture du hangar, sur une bande de terre d'une largeur de 10 à 12 mètres et d'une longueur de près de 170 mètres, dont il s'est rendu acquéreur en 1910; 2° de

poteaux hérissés de pointes et reliés entre eux par des fils de fer barbelés qu'il a disposés tant sur cette bande de terre que sur d'autres parcelles appartenant à sa famille et sise également à proximité dudit hangar;

Attendu qu'à la lumière de ces principes, la responsabilité de Coquerel devra être considérée comme engagée s'il est prouvé qu'en établissant sur son terrain les constructions et autres aménagements dont se plaint Clément-Bayard, il a intentionnellement fait de son droit de propriété un usage dommageable pour ce dernier;

Attendu qu'on ne saurait lui contester le droit d'empêcher l'accès de sa pièce à l'aide d'une clôture; mais qu'il est bien difficile de reconnaître ce caractère aux piquets garnis de ronce artificielle et de pointes qu'il a disposés sur une partie du grand côté faisant face au hangar et sur l'un des petits côtés; qu'il est en tout cas impossible de voir, soit une clôture, soit un moyen quelconque de protection plus ou moins utile dans les deux carcasses en bois d'environ 16 mètres de hauteur et 15 mètres de longueur qu'il a fait édifier sur une même ligne, à 15 mètres d'intervalle l'une de l'autre, en regard de l'ouverture dudit hangar; que non seulement ces hautes carcasses sont complètement inutilisables pour leur propriétaire, mais qu'elles constituent plutôt pour lui une gêne, puisqu'elles ne peuvent qu'entraver la culture de la bande de terrain dont elles prennent presque toute la largeur;

Attendu d'ailleurs qu'il est constant et non dénié que Coquerel laisse son champ totalement inculte; qu'il ressort à l'évidence de ce fait, joint à cette circonstance qu'il a payé 2.000 francs ce lopin de terre dont la superficie n'atteint pas 18 ares, que, lorsqu'en mars 1910, c'est-à-dire quelques mois après la construction du hangar, il s'en est rendu acquéreur, il avait en vue un autre but que celui d'en tirer profit en le cultivant;

Que s'il se peut, du reste, qu'il n'ait eu alors aucune inten-

dion malveillante à l'égard du propriétaire dudit hangar, il est certain qu'il n'en a plus été de même quand, sans nécessité, et sans aucune utilité personnelle, il a fait les aménagements qui viennent d'être analysés; qu'il a rendu le mobile par lui poursuivi aussi manifeste que s'il l'avait proclamé, lorsqu'il a prolongé les huit poteaux de ses carcasses faisant face au hangar par des tiges de fer pointues de trois centimètres de diamètre et de quatre mètres environ de hauteur;

Que le demandeur prétend que ces constructions et installations n'auraient été faites par Coquerel que dans le but exclusif de lui nuire, but qu'il aurait atteint notamment le 31 août 1912, jour où en sortant pour un dernier essai avant livraison, un ballon dirigeable, vendu au Ministère de la Guerre, est venu, sous l'action du vent, s'accrocher aux tiges de fer surmontant les charpentes, et y a déchiré son enveloppe;

Attendu que, tout en se défendant d'avoir agi dans un but autre que celui de protéger son terrain contre le passage du personnel de Clément-Bayard pendant les manœuvres de départ et d'atterrissage, et le piétinement des curieux venant assister aux sorties et aux rentrées des aérostats, Coquerel soutient qu'il est absolument libre, comme propriétaire, de faire sur son propre fonds, suivant ses besoins et même suivant sa fantaisie, toutes les constructions et installations qu'il lui plaît;

Attendu que la thèse, ainsi présentée au nom du défenseur, repose sur une conception inexacte du droit de propriété et de la mesure dans laquelle il peut être normalement exercé; que si ce droit, qui permet à une personne, non pas, comme on le dit vulgairement, de faire de sa chose tout ce qu'elle veut mais de s'attribuer par préférence et exclusivement à tous autres, la totalité de l'utilité de cette chose, apparaît comme le plus complet des droits réels, il rencontre cependant des limites dans son champ d'action, qu'en effet n'étant

comme tout droit, qu'une faculté accordée à l'homme vivant, il se trouve forcément limité dans l'usage qu'en peut faire son titulaire par les devoirs sociaux de celui-ci, tenu en particulier de ne pas l'exercer en vue d'un but autre que celui pour lequel il lui a été reconnu par le législateur, notamment en vue de causer un préjudice à autrui; que le propriétaire n'est donc libre de retirer de sa chose que le maximum d'utilité qu'elle peut lui donner sans dommage pour personne; que c'est la totalité de cette utilité ainsi mesurée qui lui est conférée suivant les termes de l'article 544 du Code civil « de la manière la plus absolue »;

Attendu que la preuve étant faite, sans qu'il soit besoin de recourir à l'enquête subsidiairement proposée, qu'en ces circonstances Coquerel a agi dans l'unique dessein de nuire à Clément-Bayard, il y a lieu de le déclarer responsable des conséquences préjudiciables que l'usage abusif qu'il a ainsi fait de son droit de propriété a pu avoir pour celui-ci;

Attendu qu'en l'état des documents du procès, le seul préjudice dont le demandeur justifie, sans pouvoir d'ailleurs en déterminer actuellement l'importance, est celui qui résulte pour lui de l'accident survenu au « Dupuy-de-Lome », le 31 août dernier, par le fait des tiges de fer surmontant les carcasses;

Attendu que c'est le dommage effectivement subi qui donne la mesure de la réparation due; que si la personne lésée est en outre autorisée à demander la suppression de l'état de chose préjudiciable, cette suppression doit être strictement limitée à l'élément qui a été la cause directe et immédiate du dommage et qui serait, par son maintien, susceptible d'en occasionner un nouveau;

Attendu que, dans ces conditions, le tribunal ne peut qu'ordonner la suppression des tiges de fer qui surmontent les carcasses; qu'il ne saurait en l'état dans l'éventualité d'un préjudice futur et dont la possibilité n'est même pas quant

à présent démontrée, obliger Coquerel à détruire les carcasses elles-mêmes, ainsi que les piquets qu'il a disposés tant sur son fonds que sur d'autres appartenant à sa famille, encore bien qu'il soit, dès maintenant, constant que toutes ces installations n'ont été faites par lui que dans le but de nuire au demandeur.

Par ces motifs,

Le Tribunal statuant en premier ressort et comme en matière ordinaire.

Déclare Coquerel responsable des conséquences de l'accident survenu le 31 août 1912 au ballon dirigeable de Clément Bayard :

Le condamne à payer à ce dernier des dommages intérêts à fixer par état ;

Dit que, dans le délai de quinzaine à partir de ce jour, Coquerel sera tenu de supprimer les tiges de fer pointues qui surmontent les carcasses en bois par lui édifiées sur son terrain, à peine d'une astreinte de 25 francs par chaque jour de retard pendant un mois ;

Autorise, une fois le dit mois passé, Clément Bayard à faire enlever lesdites tiges de fer par des ouvriers de son choix, aux frais de Coquerel ;

A plus prétendre déclare Clément Bayard en l'état mal fondé :

Condamne Coquerel aux dépens au besoin à titre de dommages-intérêts supplémentaires. »

Ce jugement a été entièrement confirmé en appel par un arrêt de la Chambre Civile de la Cour d'Amiens en date du 12 novembre 1913, ainsi conçu :

ARRÊT

«... Après en avoir délibéré conformément à la loi, jugeant publiquement :

Considérant que Coquerel a acquis en 1910 une pièce de

terre d'une longueur de 170 mètres environ, d'une largeur de 10 à 12 mètres, située sur le territoire de Trosly-Breuil, en face et à une distance de 90 mètres environ d'un hangar pour dirigeables construite par Clément-Bayard;

Considérant que Coquerel, qui vit en mésintelligence avec Clément-Bayard a établi, sur la limite de sa propriété et en face de la porte du hangar de Clément-Bayard, deux carcasses en bois d'une longueur de 15 mètres environ, d'une hauteur de 10 à 11 mètres surmontées de quatre piquets en fer de 2 à 3 mètres de hauteur et séparés l'un de l'autre de quelques mètres;

Considérant que ces carcasses en bois ne sont ni closes ni couvertes;

Que Coquerel n'en retire et ne peut, dans l'état où elles se trouvent, en retirer aucun profit direct;

Qu'elles ne constituent même pas une clôture puisqu'elles n'existent que sur une longueur de 25 à 30 mètres et sont séparées l'une de l'autre par un intervalle de plusieurs mètres;

Considérant qu'il est manifeste et ne saurait être méconnu qu'elles ne présentent aucun intérêt pour Coquerel, et que Coquerel ne les a fait édifier que dans l'unique but de nuire à Clément-Bayard en rendant plus difficiles, notamment en cas de vent violent, les manœuvres de ses dirigeables, à leur départ et à leur retour;

Qu'il s'en suit que c'est à juste titre que les premiers juges ont estimé qu'il y avait là, de la part de Coquerel, un abus de son droit de propriété et l'ont condamné à supprimer les poteaux de fer surmontant ces charpentes, et dont l'un d'eux a causé en 1912 des avaries à l'un des dirigeables de Clément-Bayard;

Considérant que Coquerel prétend, il est vrai, pour justifier ses agissements, qu'il n'a fait, en exécutant ces travaux et en

augmentant ainsi l'intérêt de Clément-Bayard à se rendre acquéreur de sa pièce de terre, qu'un acte de spéculation;

Considérant que, s'il est loisible au propriétaire d'un fonds de chercher à en tirer le meilleur parti possible, et si la spéculation est par elle-même et en elle-même en acte parfaitement licite, ce n'est qu'à la condition que les moyens employés pour la réaliser ne soient pas, comme en l'espèce, illégitimes et inspirés exclusivement par une intention malicieuse;

Adoptant en outre, sur ces divers points, les motifs des premiers juges non contraires aux présents :

Sur l'appel incident de Clément-Bayard,

Adoptant également les motifs des premiers juges,

Considérant que Clément-Bayard ne peut prétendre à la réparation d'un dommage éventuel et incertain;

Que rien ne démontre que les carcasses en bois, lorsqu'elles ne seront plus surmontées de poteaux en fer, lui causeront forcément un préjudice dont il soit fondé dès maintenant à se plaindre;

Par ces motifs :

La Cour, statuant tant sur l'appel principal de Coquerel que sur l'appel incident de Clément-Bayard;

Confirme le jugement dont est appel :

Condamne Coquerel aux dépens, à l'exception de ceux occasionnés par l'appel incident de Clément-Bayard qui demeureront à sa charge;

Condamne Coquerel et Clément-Bayard à l'amende;

Prononce distraction des dépens d'appel au profit de M^e Sauvage, avoué, qui la requiert sur son affirmation de droit. »

Nous avons tenu à citer entièrement ces jugement et arrêt, car les décisions des tribunaux sur les questions touchant à la propriété de l'espace aérien, sont, nous l'avons vu, fort rares.

En outre, jamais le litige n'a été posé ni résolu plus nettement. La théorie de l'abus du droit se trouve étendue à un domaine plus vaste. Le propriétaire du sol, pas plus qu'il ne peut élever des constructions dans le seul but de nuire à l'un de ses voisins, ne peut édifier sur son sol des installations dans le seul but d'empêcher le libre passage des aéronefs et de provoquer leur destruction.

La question a été donc jugée dans le sens le plus favorable aux intérêts de l'Aéronautique. Elle ne pouvait, du reste, en droit, être jugée autrement.

CHAPITRE TROISIEME

EXPROPRIATION EN MATIÈRE DE TERRAINS D'AVIATION

§ 1. — *Le Réseau aérien*

Quand, après la conclusion de l'armistice du 11 novembre 1918, le Gouvernement envisagea la création d'un réseau aérien, pour permettre l'établissement de lignes aériennes régulières, l'Etat Français disposait déjà d'un certain nombre d'aérodromes. Les uns, assez rares, dataient d'avant-guerre, les autres avaient été établis au cours des hostilités, soit sur la ligne du front pour être les bases des escadrilles de combat, soit à l'intérieur du pays pour servir aux essais d'appareils ou à l'entraînement des pilotes.

Lorsque l'installation des grandes routes de l'air fut décidée et leur tracé définitivement fixé, le Service de la Navigation Aérienne s'attacha à utiliser dans la mesure du possible, les aérodromes existants. Ceux qui ne purent lui être affectés, restèrent au Département de la Guerre pour le fonctionnement de ses services et les autres furent rendus à la culture.

Le réseau aérien, qui fut alors prévu et dont la réalisation est aujourd'hui presque complètement accomplie, est constitué par des routes qui comprennent outre les terrains de départ et d'arrivée, des terrains de jalonnement.

Le tracé même de la route, en principe rectiligne, subit quelques déviations par suite des nécessités, soit techniques, (obstacles géographiques, conditions climatériques), soit d'ordre économique, (proximité des grandes villes et des centres commerciaux).

Voici l'énumération des routes aériennes françaises dans l'ordre où leur installation a été poursuivie.

Route de Paris (Le Bourget) à Londres.

Elle comprend les terrains de jalonnement de Beauvais (Tillé-Marissel), Poix, Abbeville (Drucat), Berck-sur-Mer et la station frontière de Calais (Saint-Inglevert.)

L'intensité du trafic entre les deux capitales et la brume qui règne souvent sur les côtes de la Manche a fait aménager ces terrains à une distance de 50 kilomoètres environ les uns des autres.

Tous ces terrains ont été expropriés et acquis par l'administration du Génie militaire pour le Service de la Navigation Aérienne ou directement par ce dernier service.

Route de Paris (Le Bourget) à Bruxelles et Amsterdam.

Elle comprend les terrains de secours de Compiègne (Coudun) et Saint-Quentin (Fontaine-les-Cleres) et la station frontière de Valenciennes. Les deux premiers ont été acquis ou expropriés par le Service de la Navigation Aérienne, le troisième était un aérodrome privé.

Route Paris (Le Bourget), Marseille.

Elle comprend les aérodromes de Romilly, Châtillon-sur-Seine, Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lyon (Bron-Chassieu), Albon, Montélimar, Avignon (Pujaut) et le Port Aérien de Marseille (Marignane).

Les terrains de Romilly, Dijon et Lyon (Bron) dépendent du Département de la Guerre et peuvent être utilisés par les aéronefs civils, les autres ont été acquis directement par le Service de la Navigation Aérienne.

Une bifurcation de cette ligne se dirigeant vers la Suisse, part de Dijon, comporte un terrain de jalonnement acquis par le Service de la Navigation Aérienne à Chissey (Jura) et une station frontière à Pontarlier (ancien champ de tir d'artillerie).

Route Le Havre-Paris-Strasbourg-Prague-Varsovie.

La route aérienne Le Havre, Le Bourget, La Perthe, Saint-Dizier, Nancy, Strasbourg (Entzheim) a été entièrement réalisée par le Service de la Navigation Aérienne en dehors des terrains de la Perthe (militaire) et de Saint-Dizier (ancien aérodrome privé).

La route aérienne Paris (Villeneuve-Orey) Bordeaux-Madrid comprend les terrains d'Orléans (militaire), Poitiers (Biard), Angoulême (l'Isle-d'Espagnac), Bordeaux (Mérignac), Cazaux (militaire) et la station frontière de Biarritz-Bayonne (Anglet).

Une route transversale Genève-Saint-Nazaire comprend les terrains d'Ambérieu, Mâcon (Charnay), Paray-le-Monial, Moulins, (Toulon-sur-Allier), Romorantin, (Avord), Tours, Saint-Nazaire.

Le terrain d'Ambérieu est un ancien aérodrome militaire, les terrains de Romorantin et de Tours sont des aérodromes militaires, les autres sont acquis ou à acquérir par le Service de la Navigation Aérienne.

La route aérienne Bordeaux-Nice comprend les terrains de Bordeaux-Agen -Toulouse- Carcassonne-Nîmes-Avignon-Marseille (Marignane), Hyères, Saint-Raphaël-Nice.

Les terrains d'Agen et de Nîmes sont d'anciens champs de manœuvre, les autres sont acquis par le Service de la Navigation Aérienne. Un embranchement de cette ligne comprend la station frontière de Perpignan.

Enfin des stations frontières ont été créées à Mulhouse (Habsheim) et à Ajaccio.

En Afrique du Nord, il est prévu une ligne côtière Gabès-Tunis-Alger-Oran-Fez-Casablanca, et des lignes de pénétration Alger-Biskra-Touggourt et Tanger-Agadir. Leur établissement est en cours.

De plus, des bases d'hydravions sont installées ou prévues partout où il est nécessaire.

Cette énumération donne une idée de l'importance générale

de la création du réseau, mais pour la préciser et se rendre compte des méthodes d'expropriation ou d'acquisition dont l'emploi était préférable, il faut indiquer les surfaces qui étaient nécessaires pour l'aménagement des aérodromes.

Ces surfaces qui, naturellement, doivent être parfaitement planes sont très variables. En moyenne, les terrains de jalonement ont une superficie de 25 hectares, de manière à obtenir un carré de 500 mètres de côté. Ces dimensions ont été calculées de manière à permettre, même dans les conditions atmosphériques les plus défavorables et même la nuit, le départ et l'atterrissage des grands avions de transports. Les stations aériennes comportant des constructions souvent importantes et devant servir à un trafic plus considérable, il a fallu prévoir des superficies plus vastes variant de 30 à 60 hectares.

Enfin, les grands ports aériens (Le Bourget, Villeneuve-Orly, Marseille (Marignane) et Alger (Maison-Blanche) occupent des surfaces de 200 à 300 hectares indispensables aux évolutions des dirigeables et des avions gigantesques de l'avenir et aux immenses installations que nécessitera leur emploi.

Dès à présent, sur tous ces aérodromes s'élèvent les édifices les plus variés, depuis la modeste maison du gardien de terrain jusqu'aux grandes constructions des ports, bâtiments de direction et de douanes, hangars pour les aéronefs, usines à hydrogènes, postes météorologiques, postes radio-télégraphiques, garages pour les automobiles, édifices pour les compagnies de transports aériens.

En résumé, depuis 1920, époque de la création, le Service de la Navigation Aérienne eut à établir en France une quarantaine d'aéroplices d'une superficie totale de 2.500 hectares environ.

Ces chiffres montrent l'importance des opérations d'acquisition et d'expropriation qui durent être entamées et

poursuivies pour rendre l'Etat Français propriétaire de ces terrains éparpillés sur tout le territoire de la métropole ou des colonies et comprenant plusieurs milliers de parcelles.

§ II. — *Procédures suivies pour l'acquisition des aérodromes civils*

Plusieurs procédures pouvaient être utilisées pour l'expropriation des terrains nécessaires aux aérodromes dont l'acquisition n'avait pu être réalisée à l'amiable (1).

Cependant, avant de procéder à leur examen, il est utile de remarquer que l'expropriation des terrains des aérodromes de Beauvais (Tillé-Marissel), Poix, Abbeville, (Drucat), Saint-Inglevert, Lyon (Chassieu) et de l'aéroport de Villeneuve-Orly a été entièrement accomplie par les soins du Génie militaire, selon les formes de l'article 75 de la loi du 3 mai 1844.

Ces terrains, en effet, dont l'expropriation était déjà avancée lors de la constitution au Service de la Navigation Aérienne ne furent pas compris dans la liste de ceux dont l'acquisition fut confiée à ce dernier service par le décret du 5 juin 1920. L'administration du Génie militaire a pour suivi les expropriations de la même manière que celles effectuées pour le Département de la Guerre, c'est-à-dire en usant de l'article 75 précité et en outre de la procédure dite d'urgence prévue par l'article 65 de la loi du 3 mars 1844.

Mais, en ce qui concerne les terrains expropriés par le Service de la Navigation Aérienne, le choix était possible entre l'application pure et simple de la loi du 3 mai 1844, la

(1) Les différentes solutions qui pouvaient être envisagées pour obtenir les terrains nécessaires ont été étudiées dans le très remarquable rapport de M. Jacques Vivent au premier Congrès International de la Navigation aérienne, sur la « Politique des terrains ».

procédure d'urgence prévue pour les terrains non bâtis par l'article 65 de ladite loi, et enfin, la loi du 30 mars 1831 relative aux travaux de fortifications urgents, et rendue applicable à tous les travaux publics urgents pendant une durée de cinq années à compter de la cessation des hostilités par la loi du 16 août 1919.

La nécessité d'organiser rapidement le réseau aérien fit rejeter l'application pure et simple de la loi du 3 mai 1841.

D'autre part, si la loi du 30 mars 1831 présentait l'avantage de s'appliquer aussi bien aux terrains bâtis qu'aux non bâtis, il est apparu difficile de recourir à la procédure sommaire qu'elle édicte pour l'occupation d'aussi vastes surfaces sans provoquer de la part des propriétaires de violentes protestations.

La procédure d'urgence établie par l'article 65 a donc été employée dans tous les cas.

A vrai dire, si elle représente un gain de temps, sur la procédure ordinaire après que le jugement d'expropriation a été rendu, elle en suit pas-à-pas toutes les premières et longues formalités, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, décret déclaratif d'utilité publique, enquête parcellaire, arrêté de cessibilité....

Cependant, quand le jugement d'expropriation est rendu et, en général, il est possible de l'obtenir dans un délai de 12 à 15 mois après le début des formalités, alors commence à apparaître le bénéfice de l'article 65. En effet, au lieu de procéder à la réunion du jury et à la fixation des indemnités, l'Administration peut remplacer le versement réel entre les mains des intéressés qui doit, d'après la loi, être préalable à la prise de possession, par une simple consignation. Dans ce but, elle requiert, le Tribunal Civil compétent de fixer les sommes à consigner.

Puis, le jugement de consignation obtenu et cette consi-

gnation effectuée, le Président du Tribunal, par une simple ordonnance, envoie l'expropriant en possession.

La mise en œuvre de l'article 63 de la loi du 3 mai 1841 abrège de plusieurs mois les délais préalables à l'occupation effective par l'expropriant. Mais, après l'occupation, la procédure reprend son cours ordinaire par la convocation du jury.

Dès lors, il n'y a plus lieu qu'à l'application pure et simple de la procédure ordinaire établie par la loi du 3 mai 1841, si profondément remaniée par les lois des 21 avril 1914, 6 novembre 1918, et 17 juillet 1921.

Il est intéressant de remarquer que l'acquisition d'un aussi vaste domaine, composé d'une cinquantaine de terrains, d'une superficie de plus de 4.200 hectares et appartenant à plusieurs milliers de propriétaires différents, a pu être menée à bien sans difficultés de procédure et sans soulever, de la part des expropriés, de protestations graves et sérieusement motivées.

Ce résultat a été obtenu par l'application des principes suivants :

En premier lieu, l'Administration s'est attachée à obtenir dans tous les cas où la mauvaise volonté des intéressés ne la rendait pas impossible, la cession amiable des terrains nécessaires. Dans cet ordre d'idée, des résultats particulièrement heureux ont pu être obtenus grâce à l'emploi d'un personnel spécialisé et, dans certains cas, grâce aux offices des notaires locaux, qui, connaissant parfaitement les usages de la région et au courant des intérêts des propriétaires pour la plupart leurs clients, sont mieux à même que quiconque d'obtenir le consentement de ces derniers.

En outre, ces officiers ministériels présentent, au point de vue de l'intégrité, les plus grandes garanties, et le plus souvent l'administration a réalisé par leur intervention de sérieuses économies. En effet, en dehors des tractations amiables dont ils s'occupent, les notaires assurent sous leur responsabilité la rédaction des actes d'acquisition, leur passation et

l'accomplissement des formalités subséquentes de transcription et de publicité prescrites par la loi du 3 mai 1841 pour les cessions amiables à titre d'utilité publique.

En résumé, il est préférable pour l'Administration de confier le soin de rédiger les contrats d'acquisition à ces officiers ministériels particulièrement dans les cas où pour le même aérodrome ces ventes sont nombreuses et de prix peu élevés.

Leur rédaction, en effet, serait onéreuse pour l'Administration qui devrait entretenir un personnel nombreux et compétent pour recueillir les renseignements nécessaires, établir les actes et veiller sur l'accomplissement des formalités.

Au contraire, quand il s'agit de contrats importants et de prix élevés, il est de l'intérêt de l'Etat de passer des actes administratifs devant les Préfets intéressés, ce qui permet d'éviter les honoraires de notaire.

En second lieu, le Service de la Navigation Aérienne a tenu compte, dans toute la mesure du possible, des observations et réclamations des commissions d'enquête ou des propriétaires intéressés relativement, soit à l'emplacement des aérodromes, soit au tracé de l'empire de chacun d'eux.

En effet, alors que le parcours de certains travaux publics comme les routes, les canaux ou les voies ferrées est impératif et qu'il est presque impossible de les modifier en quoi que ce soit, il y a le choix quelquefois pour l'établissement d'un aérodrome entre plusieurs emplacements, et, cet emplacement choisi, le tracé est souvent susceptible d'être modifié.

Le choix du terrain est motivé, avant tout, par les conditions techniques qui ont été sommairement exposées sous le premier paragraphe du présent chapitre et, de plus, par l'intérêt qui existe de rester dans le voisinage le plus proche de la ville à desservir.

Cependant, il arrive en fait assez souvent que plusieurs terrains, présentant presque au même degré les conditions

nécessaires, soient susceptibles d'être retenus pour l'établissement de l'aérodrome.

Dans ce cas, il est, bien entendu, tenu compte des possibilités budgétaires et des crédits prévus pour l'acquisition de chaque terrain, mais avant tout une étude approfondie est faite pour déterminer quel est l'emplacement le moins fertile.

Avant que le choix fut définitivement fixé et l'enquête d'utilité publique commencée, le Service de la Navigation Aérienne a toujours pris l'avis des Services agricoles départementaux de manière à pouvoir, autant que possible, respecter les intérêts de la culture nationale, en évitant d'installer les aérodromes sur les terrains les plus productifs.

De plus, l'Administration a préféré, dans tous les cas, choisir un terrain inculte, même nécessitant des travaux d'aménagement beaucoup plus importants que d'enlever de bonnes terres de culture aux agriculteurs. Souvent, malheureusement, des terres fertiles ont du être achetées, mais on ne saurait craindre, de ce fait, une diminution de la production agricole, la France comptant environ 22 millions d'hectares cultivables. Il faut, en outre, remarquer que les terres utilisées comme aérodromes donnent généralement des revenus appréciables sous la forme de récoltes de fourrages.

Au surplus, de tous les moyens de transport, la navigation aérienne est celui qui exige l'infrastructure la moins importante comme surface et comme frais d'établissement, puisque, dans la conception actuelle de l'installation du réseau aérien, les aéroplaces sont établies à des distances minima de 50 kilomètres.

De ce fait résulte que l'aménagement d'une route aérienne coûte des centaines de fois moins cher que l'aménagement d'une route terrestre ou d'une voie ferrée.

CHAPITRE QUATRIEME

DES SERVITUDES AÉRIENNES

Pour assurer à un aérodrome sa pleine utilisation, tant dans l'avenir que dans le présent, il importe sans doute que le terrain choisi soit parfaitement dégagé, mais il faut ensuite que l'établissement ultérieur de constructions ou de plantations élevées ne vienne pas en compromettre le fonctionnement.

On conçoit donc sans peine, qu'en plus du terrain strictement nécessaire à la piste d'atterrissage et aux édifices d'exploitation de l'aérodrome, il soit utile de prévoir des restrictions aux droits des propriétaires voisins, sous la forme d'une servitude « non œdificandi » ou d'une servitude « non altius tollendi ».

En effet, par suite du développement d'une ville voisine ou encore de la formation d'une agglomération causée par la création de l'aérodrome, des propriétaires peuvent être amenés à construire des maisons dans le voisinage de ce dernier.

D'autre part, en tout état de cause, les voisins peuvent établir des plantations d'arbres élevés, soit dans un but utilitaire, soit même dans le but inavoué de nuire.

Ces plantations et ces constructions ne manqueraient pas de rendre dangereux ou impossible l'atterrissage sur l'aérodrome qu'elles environnent.

Sans doute, ainsi que nous l'avons exposé plus haut en étudiant la question de l'abus du droit, certaines décisions de jurisprudence ont donné tort aux propriétaires qui édifiaient dans le seul but de nuire des obstacles à la navigation aérienne ; mais, dans la très grande majorité des cas, les pro-

priétaires ne font qu'user légitimement de leur « jus utendi ».

Examinons donc par quels moyens pourrait être assuré la protection des aéroplaces contre ces inconvénients ?

En premier lieu, l'Etat pourrait acquérir les terrains nécessaires au dégagement de l'aérodrome et les rétrocéder aux cultivateurs par voie de location en leur imposant de ne pas construire et de ne se livrer qu'à des cultures déterminées.

Cette solution est à rejeter dans la pratique à cause des dépenses énormes qu'elle ne manquerait pas d'entraîner.

En revanche, l'étude de la possibilité de l'établissement des servitudes aériennes a été entreprise par le service de la Navigation Aérienne dès l'année 1919.

A cette époque, des indications étaient demandées au service technique de l'aéronautique pour qu'il détermine la nature et l'étendue des servitudes à imposer aux propriétés limitrophes des terrains d'atterrissage pour assurer en permanence à ceux-ci la praticabilité par les aéronefs.

C'est avec les éléments fournis par ce service que le Service de la Navigation Aérienne rédigea un premier projet de loi, qui donnait le maximum de garantie quant au dégagement des aérodromes en établissant des zones de servitudes étendues.

On avait admis à cette époque que la pente de montée moyenne des gros avions commerciaux pouvant être évaluée à 6 0/0, il importait d'interdire les constructions et plantations dont le sommet atteindrait la zone où les aéronefs sont ainsi susceptibles de circuler.

La justification de ce projet de loi résultait des considérations suivantes :

Un aérodrome ne saurait exister sans que l'on établisse autour de lui une zone de sécurité plus ou moins étendue, selon les dimensions du terrain, l'orientation de sa plus grande dimension, la nature des terres avoisinantes, l'importance des obstacles proches.

Par analogie avec celles qui sont imposées aux propriétés avoisinant les places fortes, mais pour des motifs exclusivement tirés des conditions de sécurité, on peut concevoir trois sortes de servitudes d'importance décroissante auxquelles seront soumis, pour des surfaces déterminées et dans des mesures variables, les terrains limitrophes des aérodromes.

Les deux premières qui comportent, l'une l'interdiction absolue de bâtir et de planter, l'autre la défense d'édifier des constructions ou de faire des plantations excédant une certaine hauteur, ne s'appliqueront pas nécessairement à tous les cas, et l'on peut, par exemple, concevoir une propriété immédiatement voisine d'un aérodrome qui soit grevée seulement des obligations bénignes de la troisième servitude.

Enfin, le projet envisage la question des indemnités. Il en sera dû, en tous les cas, aux propriétaires qui auront à supporter les obligations sus énoncées et elles seront réglées selon les dispositions de la loi du 3 mai 1841.

Il ne paraît pas possible de pousser jusqu'au bout l'assimilation avec les servitudes militaires pour lesquelles on admet en principe, pour des raisons supérieures de Défense Nationale, qu'elles n'ouvrent point droit à indemnité.

Il est logique, au contraire, de les rapprocher des servitudes de grande voirie pour l'indemnisation desquelles fonctionne le jury d'expropriation.

C'est en s'inspirant des principes ci-dessus exposés qu'avait été rédigé le premier projet de loi sur les servitudes aériennes, ainsi conçu :

« PROJET DE LOI

Titre I. — Des aérodromes

Article 1. — Sont à ce jour seuls réputés « Aérodromes » les terrains énumérés au tableau annexé à la présente loi.

Article 2. — Aucun aérodrome ne peut être inscrit au dit tableau et ne peut être rayé que par décret.

Article 3. — Tout aérodrome déclaré propriété nationale verra sa conservation et l'observation des servitudes afférentes assurées par le Ministre des Travaux Publics qui en est responsable.

*Titre II. — Des servitudes à imposer
aux propriétés limitrophes des aérodromes*

Article 4. — Les aérodromes seront limités par un système de bornage approprié, contrairement avec les propriétaires des terrains limitrophes, toutes les fois qu'ils ne se trouveront point l'être par des limites naturelles, telles que routes, chemins, rivières et canaux.

Ce bornage sera effectué aux frais de l'Etat.

Article 5. — La sécurité des aéronefs, au départ et à l'atterrissage, exige l'établissement aux abords des aérodromes de servitudes dites de première, deuxième et troisième zones.

Article 6. — La servitude, dite de première zone, comporte l'interdiction de faire aucune construction, de quelque nature que ce soit, fixe ou démontable, aucune clôture, aucun fossé ni rigole, enfin aucune culture ou plantation autre que des fourrages, pommes de terre, betteraves et toute la culture maraîchère dans un rayon de deux cents mètres à compter de la limite extrême de l'aérodrome telle qu'elle aura été définie par le bornage.

Article 7. — La servitude de deuxième zone comporte dans un rayon de trois cents mètres à compter, soit de la limite extrême de l'aérodrome, soit du bord extérieur d'une zone déjà frappée par la première servitude, l'interdiction de faire aucune construction, clôture ou plantation dépassant la ligne inclinée à 1/20 du bord de l'aérodrome vers l'extérieur et dont, en outre, la hauteur totale soit supérieure à huit mètres.

Article 8. — Les deux servitudes pourront, selon les cas,



et compte tenu de la nature et des dimensions de l'aérodrome, être imposées, soit ensemble, soit séparément, et même ne pas exister. Ainsi, la propriété immédiatement voisine d'un aérodrome peut n'être frappée que d'une servitude de deuxième zone; ou même s'en voir totalement exonérée.

Article 9. — La servitude de troisième zone comporte l'interdiction d'édifier aucune construction nouvelle, de faire aucun chemin, levée ou chaussée, sans que leur alignement et leur position aient été concertés avec l'autorité compétente et qu'une autorisation préalable ait été donnée.

Elle frappe toutes les propriétés comprises dans une zone s'étendant à une distance de 500 mètres, comptée, selon les cas, soit à partir de la limite de l'aérodrome, soit à partir de celle de la dernière zone frappée d'une des deux servitudes précédentes.

Article 10. — Les propriétaires dont les terrains auront été atteints, de quelque façon que ce soit, par l'une quelconque de ces trois servitudes, en seront prévenus par une notification qui leur sera adressée par le Sous-Secrétariat de l'Aéronautique et des Transports Aériens (Service de la Navigation Aérienne) toutes les fois que, l'expropriation publique ne jouant pas, ils n'en auront pas été avisés par la large publicité que la loi du 3 mai 1841 assure au plan parcellaire des terrains à exproprier.

Article 11. — L'indemnité qui leur sera due sera fixée par le jury d'expropriation constituée par la même loi ».

Ce projet de loi, un peu imprécis dans sa rédaction, avait l'avantage d'assurer pleinement le dégagement des aérodromes, mais il n'est pas sans susciter, au point de vue juridique comme au point de vue financier, de nombreuses objections, et sans soulever d'assez graves difficultés pratiques.

En effet, ce projet de loi pose comme un principe absolu la nécessité des servitudes de protection autour des aérodromes. Or, le choix de chaque aérodrome ayant été dicté par des cir-

constances favorables de terrain, par suite, ce n'est que dans certains cas assez peu fréquents (configuration du sol, direction des vents régnants, exigüité du terrain...) qu'apparaîtra la nécessité des servitudes envisagées.

D'autre part ces servitudes, en imposant aux fonds voisins des aérodromes, des obligations aussi sévères, leur font perdre une grande part de leur valeur. De ce fait, elles peuvent entraîner le versement d'indemnités élevées et devenir ainsi particulièrement onéreuses pour l'Etat.

Enfin, il est possible d'espérer que les progrès de la locomotion aérienne permettront, dans un délai rapproché, l'usage normal d'aérodromes de dimensions restreintes, et que certaines servitudes indispensables actuellement ne le seront pas demain.

Il paraît, en outre, difficile de porter une atteinte aussi grave au principe sacro-saint qu'est le droit de propriété, sans l'entourer de toutes les garanties prévues par notre législation pour l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Sans doute, la servitude aérienne n'enlève pas la propriété, mais elle peut enlever à cette dernière son utilité presque complète.

Or, le projet de loi ci-dessus ne prévoit que l'intervention du jury pour l'indemnisation des propriétaires atteints. Il serait peut-être utile de prévoir les formalités préalables de déclaration d'utilité publique établies par la loi du 3 mai 1841. A vrai dire, l'établissement des servitudes aériennes sera, le plus souvent, concomitant à l'installation même de l'aérodrome, et, par suite, la déclaration d'utilité publique de l'aéroplace pourra être étendue aux servitudes que son utilisation impose.

Mais, dans les cas où la nécessité d'instaurer les servitudes aériennes se révélerait après l'installation de l'aérodrome et la clôture de la procédure d'expropriation, et dans les cas aussi où les terrains de l'aérodrome auraient été acquis par

l'amiable, il semble utile de prévoir d'une manière plus complète, la protection de la propriété.

Dans ce but, un nouveau projet de loi fut élaboré pour tenir compte des considérations exposées ci-dessus.

Les quatre premiers articles ne subissent aucun changement.

« Article 5. — La sécurité des aéronefs, au départ et à l'atterrissage, exige l'établissement aux abords des aérodromes de servitudes spéciales.

Ces servitudes comportent l'interdiction d'édifier aucune construction, de quelque nature que ce soit, fixe ou démontable, aucune clôture, de planter des arbres de haut jet, d'établir des lignes de transport de force, de faire aucun chemin, levée ou chaussée, sans que leur alignement ou leur position aient été concertés avec l'autorité compétente et qu'une autorisation ait été donnée.

Elles frappent toutes les propriétés comprises dans une zone s'étendant à une distance de 500 mètres, à partir de la limite extérieure de l'aérodrome, telle qu'elle aura été définie par le bornage.

Article 6. — Les propriétaires, dont les terrains auront été atteints par les servitudes, en seront prévenus par une notification qui leur sera adressée par le Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens (Service de la Navigation Aérienne) toutes les fois que l'expropriation pour cause d'utilité publique ne jouant pas, ils n'en auront pas été avisés par la publicité que la loi du 3 mai 1841 assure au plan parcellaire des terrains à exproprier.

Article 7. — Au cas où une autorisation serait refusée, la fixation de l'indemnité à allouer au propriétaire lésé, sera faite par le jury d'expropriation analogue à celui prévu par la loi du 3 mai 1841.

L'initiative de la demande d'indemnité est, toutefois, laissée au propriétaire. »

Cette nouvelle rédaction présente de très grandes différences avec la première. La servitude aérienne, au lieu de s'appliquer, en tout état de cause, aux propriétés limitrophes des aérodromes, n'est plus que facultative. Au lieu de s'étendre en trois zones jusqu'à mille mètres des limites de l'aéroplace; elle ne comporte plus qu'une zone de 500 mètres. Enfin et surtout, cette servitude « non œdificandi » ou « non altius tollendi », au lieu d'être absolue, ne consiste plus qu'en la simple obligation pour les propriétaires intéressés de demander l'autorisation de l'Administration quand ils désirent élever des constructions ou planter de hauts arbres.

Ce nouveau projet porte donc beaucoup moins atteinte au droit de propriété que le précédent, puisque la servitude qu'il instaure à un caractère facultatif et est moins étendue que celles primitivement envisagées. En revanche, il semble bien qu'au point de vue aéronautique il est impossible d'aller plus loin dans la voie des concessions. Cette servitude légère semble bien le minimum à demander pour assurer aux aérodromes la protection nécessaire.

Il nous apparaît cependant que ce projet de loi pourrait être utilement complété, notamment par l'indication de la manière exacte dont sera délivrée l'autorisation, quelle sera l'autorité compétente pour la donner et enfin surtout de quelle manière se déclenchera la procédure prévue par la loi du 3 mai 1841 pour la réunion du jury, et sur quelles bases devront être calculées les indemnités à accorder aux expropriés.

TROISIEME PARTIE

OBLIGATIONS INCOMBANT AUX AVIATEURS
OU AÉRONAUTES
OU RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION
AÉRIENNE

CHAPITRE I

RESPONSABILITÉ CIVILE DES PROPRIÉTAIRES ET CONDUCTEURS D'AÉRONEFS

Nous venons d'examiner successivement les diverses atteintes au droit de propriété qui pouvaient résulter du fait de la navigation aérienne; il y a lieu maintenant d'étudier la responsabilité des propriétaires d'aéronefs, en ce qui concerne les dommages causés par leurs appareils aux personnes ou aux biens.

Nous avons exprimé l'avis que le passage innocent des aéronefs à une certaine hauteur au-dessus des propriétés privées, ne portait pas atteinte au droit de propriété et que, par suite, la navigation aérienne était licite.

Mais l'aéronef peut quitter la zone où la circulation est admissible, il peut enfin causer aux personnes et aux biens des dommages de nature variée. De ce fait, le pilote ou le propriétaire de l'aéronef, cause du dommage, peut encourir une responsabilité civile et une responsabilité pénale.

Examinons d'abord la question de la responsabilité civile.

Section I. — Bases juridiques de la responsabilité civile.

Le fondement de la responsabilité qui incombe à chaque homme relativement aux dommages qu'il a causés, réside dans les articles 1382 et suivants du Code Civil.

Mais la loi a établi, dans les articles 1382 et 1384, deux théories de la responsabilité très différentes dans leur application. Il importe avant tout de décider laquelle de ces deux théories est applicable à notre matière, de rechercher si nous

devons faire rentrer la responsabilité de l'aéronaute dans la théorie de la faute ou dans la théorie du risque.

Plusieurs auteurs ont déjà approfondi la question; nous allons passer en revue rapidement leurs opinions, d'abord en ce qui concerne le cas particulier de la navigation aérienne.

Le principe général de la responsabilité est établi par l'article 1382 dans les termes suivants :

« Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

D'après ce texte, les deux éléments nécessaires pour que la responsabilité soit engagée, sont l'existence d'un dommage et l'existence d'une faute.

D'autre part, l'article 1384 du Code Civil établit une autre source de responsabilité en les termes suivants : « On est responsable, non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde. »

Ces deux textes ont donné naissance aux deux théories qui sont à la base de la responsabilité civile : l'article 1382, la théorie de la faute, et l'article 1384, la théorie du risque.

Un très grand nombre de questions juridiques soulevées par la responsabilité peuvent être résolues soit par l'une, soit par l'autre de ces théories.

Aussi, dans notre question spéciale et si nouvelle, où la législation et la jurisprudence ne peuvent fournir que peu de renseignements, l'opinion des auteurs hésite entre les deux théories.

M. Blachère (*l'Air et le Droit*, pages 163 et s.), examinant longuement l'application qui doit être faite aux dommages causés par la locomotion aérienne, de l'idée de responsabilité, estime que sans aucun doute il doit être fait application de la théorie de la faute.

Après avoir étudié la même évolution en ce qui concerne

le développement de l'automobilisme, après avoir affirmé de plus, que pour lui, la responsabilité impliquait toujours faute, même dans les cas des articles 1384 et 1386 du Code Civil, M. Blachère conclut de la manière suivante :

« Seulement la faute peut-être recherchée très loin et n'hésitons pas à en formuler une notion extrêmement large : « Il y a faute toutes les fois que l'on cause par son fait ou sa chose un dommage que l'on ne pouvait aucunement prévoir ni empêcher. » Nous nous refusons, en effet, à admettre l'extension parfois abusive que la jurisprudence française a fait du cas fortuit et de la force majeure.

En réalité, la force majeure et le cas fortuit sont des exceptions qui ne doivent être accueillies que sous les plus strictes réserves et lorsque le préjudice ne peut en aucune façon être raisonnablement imputé à son auteur. »

Quoiqu'il en soit, cet auteur admet, sans conteste, qu'au cas où un dommage est causé par un aéronef, la victime devra faire la preuve qu'il y a eu faute de la part du conducteur de l'aéronef.

M. Raymond Jammes adopte au contraire nettement l'opinion opposée. Pour lui, le fondement de la responsabilité civile en notre matière relève uniquement de la théorie du risque.

Après une étude sommaire de quelques décisions de jurisprudence statuant sur des cas analogues à ceux des dommages causés par les aéronefs, M. Jammes arrive à l'argument fondamental de son opinion ; à savoir la difficulté, voire l'impossibilité pour la victime, de faire la preuve de la faute commise par le conducteur de l'aéronef cause de l'accident.

Cet argument de bon sens nous paraît avoir une assez grande valeur : en effet, dans la plupart des cas, il n'est pas possible d'élucider la cause d'un accident d'aviation.

Vient-il d'une trahison de l'atmosphère, d'un vice de construction, ou d'une erreur de pilotage ? Le plus souvent, il ne

sera pas possible de le déterminer. Doit-on pour cela dénier tout recours au tiers victime de l'accident ?

La question est donc particulièrement complexe.

Dans le but de découvrir la solution de ce problème, il nous paraît utile de rechercher d'une part, quelles sont les tendances générales de la jurisprudence en notre matière et dans des hypothèses analogues, et, d'autre part, quelle est la théorie qui, tout en respectant les textes du Code, paraît la plus susceptible de donner satisfaction à la fois et, dans toute la mesure du possible, aux intérêts opposés des navigateurs aériens et des victimes des accidents résultant de la locomotion aérienne.

La comparaison, établie par M. Blachère entre le développement de l'automobilisme et celui de la navigation aérienne, tout en ne devant pas être admise trop rigoureusement, n'en est pas moins intéressante à étudier.

En effet, à ses débuts, la circulation des automobiles constituait pour les anciens usagers de la route un risque nouveau et la question se posait comme pour la navigation aérienne de savoir, en cas d'accident, quelle était la théorie de la responsabilité dont il devait être fait application.

De la controverse qui s'est engagée à ce sujet qu'il nous suffise de retenir que bon nombre d'auteurs avaient cru devoir faire application pour les accidents d'automobiles de l'article 1384, plutôt que de l'article 1382. Ils estimaient que le conducteur de l'automobile créait par le seul fait de sa présence sur la route un risque d'accident et, par conséquent, lorsqu'un sinistre survenait, le tiers, qui en était victime, n'avait pas à faire la preuve de la faute de l'automobiliste.

La jurisprudence cependant ne semble pas avoir complètement abandonné, en matière d'accident d'automobile, le droit commun, c'est-à-dire les articles 1382 et 1383. M. Jammes qui est, lui, partisan de la théorie du risque, estime que les

tribunaux n'ont fait application de la théorie de la faute que par suite d'une véritable confusion.

En effet, les tribunaux, tenant compte des circonstances de fait, ont déclaré que le conducteur n'était pas fautif et ont ainsi paru faire application de l'article 1383, alors qu'en réalité le conducteur, qui toujours aurait du être présumé responsable, avait, dans ces cas, pu prouver la faute de la victime.

Quoiqu'il en soit, il semble bien aujourd'hui que la jurisprudence s'oriente vers une application de plus en plus fréquente de l'article 1384, en ce qui concerne les accidents d'automobile.

La théorie du risque semble, du reste, à l'heure actuelle, devoir régir la plupart des cas de responsabilité.

La loi du 18 avril 1898, qui réglemeute la responsabilité en la matière, il est vrai très spéciale des accidents du travail, s'en inspire uniquement.

En outre, en ce qui concerne la responsabilité en cas d'incendie, la Cour de Cassation a abandonné depuis 1896, la théorie traditionnelle de la faute pour faire application de l'article 1384, et a renversé la charge de la preuve pour la faire incomber au propriétaire de l'immeuble où l'incendie a pris naissance.

(Cassation 16 novembre 1920. — D. 20-1. 169.)

A vrai dire, certaines Cours d'Appel ne semblent pas avoir suivi l'opinion de la Cour suprême (Poitiers-16 mai 1922.)

Cependant, d'une manière générale, on peut admettre que la responsabilité de l'incendie est aujourd'hui régie par la théorie du risque. (1)

On peut donc considérer que l'orientation de la jurisprudence sur toutes les questions de responsabilité est vers

(1) Voir aussi dans ce sens. Cassation 21 janvier 1919. Req. 28 juin 1920. Cassation 15 mars 1921 — D. 1922. 1. 125 et vote Toulouse 8 juin 1921. D. 1922. 2. 21.

une application plus fréquente de l'article 1384. Devons-nous faire de cette orientation un argument de plus pour soutenir que la responsabilité en matière de dommages causés par le fait de la navigation aérienne relève de la théorie du risque ?

Il ne nous est pas possible d'examiner plus longuement les divers arguments qui peuvent être fournis à l'appui de l'une et de l'autre théories.

Qu'il nous suffise de dire que, dans l'intérêt même de la bonne renommée et, par suite du développement rapide de la navigation aérienne, il importe que les dommages causés par son exercice ne puissent rester à la charge de la victime qui n'a commis aucune faute.

Il nous paraît juste d'affirmer qu'il est exact que l'on doit faire en notre matière application de l'article 1384, car, à la vérité, le conducteur de l'aéronef crée véritablement en circulant dans l'espace un risque nouveau. Si cet aéronef cause un dommage, son conducteur devra à notre avis, être tenu pour responsable, tant qu'il n'aura pu se disculper en invoquant la force majeure, car il serait, la plupart du temps, impossible pour la victime de faire la preuve de la faute du navigateur aérien. Si l'on admettait qu'il faille appliquer aux dommages de cette nature, les articles 1382 et 1383, la victime de l'accident se trouverait presque toujours supporter à elle seule les conséquences d'un risque qu'elle n'avait pu ni prévoir, ni éviter.

Au surplus, il appartiendra aux tribunaux en tenant compte des circonstances de fait qui ont entouré l'accident, cause du dommage, de déterminer si la victime n'a pas, par quelque faute, accru le risque et, par là, encouru une part, ou même la totalité de la responsabilité du sinistre.

On ne saurait nous accuser pour cela de causer quelque tort à la cause de l'aéronautique, en augmentant les charges déjà si lourdes qui pèsent sur l'exploitation des services de

transports aériens, ni d'ajouter une difficulté nouvelle à celles déjà si grandes dont doivent triompher les navigateurs de l'air.

Il s'agit avant tout de remarquer que la circulation des aéronefs ne peut être admise que dans la zone définie dans le chapitre V de notre première partie, à condition de rester innocente.

Le droit de voler ne saurait se légitimer s'il devait entraîner pour les propriétaires du sol un risque nouveau de dommages. Il nous paraît donc que le mouvement d'opinion que ne manquerait pas de susciter une violation aussi flagrante de la propriété, serait particulièrement nuisible à la cause de la navigation aérienne.

Au reste, les cas de responsabilité résultant d'accidents aériens sont divers, et, pour avoir une idée exacte des différentes manières dont ils peuvent être résolus, il importe d'étudier la nature de ces dommages.

*Section II. — Nature et règlement des dommages
qui peuvent résulter du fait de la Navigation Aérienne.*

L'aéronef peut être une cause de dommage pour les tiers, soit pendant le vol, soit au départ ou à l'atterrissage. Enfin, la responsabilité du propriétaire de l'aéronef peut être engagée à raison de dommages survenus aux passagers ou aux objets transportés.

§ 1. — Dommages causés par les aéronefs en vol

Si l'on admet comme nous la légitimité du vol des aéronefs au-dessus de la zone utilisée et utilisable par le propriétaire du sol, les avions circulant à la hauteur prescrite, ne sauraient pratiquement causer aucun dommage à ce dernier.

Au contraire, dès qu'il s'abaisse au-dessous de la limite définie plus haut, l'aéronef apparaît susceptible de causer des dommages de nature variée. Le bruit, l'odeur, la fumée sont

des inconvénients, en général, minimes, mais qui peuvent au voisinage des aérodromes devenir plus gênants. La question de savoir si les propriétaires ont droit à une indemnité, nous paraît devoir être résolue selon les cas d'espèce.

En effet, si ces inconvénients sont peu importants, ils peuvent être comparés à ceux que subissent les riverains des routes et, à notre avis, ils ne sauraient donner lieu à indemnité.

Au cas contraire, si le passage des aéronefs devient pour les propriétés survolées une cause de dépréciation sensible, il y aura lieu à indemnité.

Mais cette question ne pourra être résolue que quand auront été définies les servitudes aériennes que nous avons déjà étudiées et les routes de l'air dont nous parlerons plus loin.

La jurisprudence sur ces questions n'est pas encore établie. Aucun jugement précis n'a délimité à partir de quel moment le propriétaire du sol subissait un dommage donnant lieu à indemnité.

Une décision judiciaire, souvent citée, est un jugement de la X^e Chambre du Tribunal Civil de la Seine en date du 6 juillet 1912, mettant fin à un litige survenu entre M. Heurtebise et la Société Farman.

Le premier se plaignait que les avions de la Société Farman, en survolant très fréquemment et en grand nombre les propriétés voisines de l'aérodrome de Buc et en y atterrissant quelquefois, lui causaient un dommage considérable.

Il demandait : 1^o Une astreinte de 500 francs pour chaque constatation d'aéroplane volant au-dessus de sa propriété à moins de 200 mètres; 2^o Une astreinte de 200 francs pour chaque constatation d'appareils contenant des élèves ou des promeneurs; 3^o Une astreinte de 50 francs pour chaque constatation d'appareil ayant un moteur non muni d'un silencieux.

On voit que M. Heurtebise dans sa demeure requérait non seulement la réparation des dommages matériels à lui causés, mais l'interdiction pour les aéronefs de survoler ses propriétés.

La question du droit de voler était donc nettement posée, et il était particulièrement intéressant de se rendre compte de quelle manière le tribunal parisien allait la trancher.

Or, le Tribunal s'est contenté d'accorder au demandeur une indemnité de 500 francs à raison du trouble causé par les atterrissages et par le survol à faible hauteur de ses propriétés par les avions, mais sans vouloir élucider la question de la légitimité du droit de circuler dans l'espace.

Les juges n'ont pas voulu prendre la responsabilité de trancher une question aussi neuve et aussi vaste.

A notre avis, il était cependant indispensable que fut défini nettement par la jurisprudence le droit du propriétaire du sol vis-à-vis des aéronefs.

En revanche, le Tribunal a admis que le passage répété des aéronefs pouvait causer au propriétaire du sol un trouble véritable dans la jouissance de ses biens par l'impression d'insécurité qui peut gêner les hommes dans leurs travaux, effrayer les animaux domestiques et le gibier, déprécier la propriété par le bruit, l'odeur, la fumée....

Il est donc acquis que les aéronefs ne pourront pas circuler à faible hauteur sans que leurs propriétaires soient exposés à des demandes de dommages-intérêts de la part des propriétaires des terrains survolés. C'est un argument de plus pour l'opinion que nous avons formulée sur la légitimité du droit de voler. En effet, l'aéronef qui se conformera aux règles que nous avons déterminées plus haut (page 55) ne saurait causer aucun dommage aux propriétés survolées et, par suite, son conducteur ne pourrait encourir aucune responsabilité du fait qu'il utilise, sans nuire à quiconque, l'immense espace commun à tous.

En résumé, dans l'état actuel de la question, il est difficile

de donner une solution aux cas pratiques de dommages causés par des aéronefs en vol.

Au contraire, quand le droit de voler et les servitudes aériennes autour des aérodromes auront été nettement définies, il sera aisé de déterminer à qui incombe la responsabilité des dommages causés par le vol des aéronefs.

Mais ces dommages ne sont que peu de choses en comparaison de ceux que peuvent causer les aéronefs au départ et à l'atterrissage.

§ 2. — *Dommages causés par les aéronefs au départ
et à l'atterrissage*

Le règlement des dommages causés par les aéronefs au départ et à l'atterrissage apparaît comme plus facile. En effet, les accidents ainsi advenus sont analogues à ceux causés par un véhicule quelconque circulant à la surface du sol, et la responsabilité en incombe sans conteste au conducteur de l'aéronef, à moins qu'il ne puisse prouver la faute de la victime.

Il ne saurait être question pour nous, en cet ouvrage, d'examiner entièrement les différents cas de responsabilité qui peuvent se présenter, ni la procédure des instances auxquelles ils peuvent donner lieu. Tout cela rentre dans le droit commun. Nous ne chercherons donc à élucider que les points particuliers aux accidents provoqué par les appareils aériens.

Et d'abord, le propriétaire qui a subi des dommages est-il en droit de retenir l'appareil qui en est la cause, jusqu'à ce qu'il soit complètement indemnisé ? Des avis contradictoires ont été émis à ce sujet, M. Bonnefond, dans le Code de l'Air, estime que le droit de rétention du propriétaire est justifié.

En effet, les conditions requises par la doctrine pour l'existence du droit de rétention (*debitum cum re junctum*) apparaissent réunies.

Toutefois, M. Raymond Jammes, s'appuyant sur un

jugement en date du 9 avril 1911 du juge de paix de Laon, est d'avis contraire.

Ce jugement, il est vrai, ne statuait que sur une espèce un peu différente et bien minime, un ballon appartenant à une Société sportive était tombé dans un champ avoisinant le terrain où elle prenait ses ébats et le propriétaire prétextant des dégâts, prétendait retenir le ballon.

Le jugement sus-indiqué décide :

« Que le ballon doit être remis immédiatement à son propriétaire, quitte au propriétaire du champ à faire établir son dommage et à venir ensuite devant le juge.

Le propriétaire du champ peut-il exiger consignation au moment de la remise du ballon.

Pas davantage, répondit le juge de paix de Laon, les Sociétés de cette nature présentant toutes garanties désirables pour parer à toutes éventualités, et, en l'espèce, les dégâts ne pouvant être que très minimes.

Et le propriétaire de s'entendre contraint à la restitution immédiate du ballon et condamné aux dépens. »

Il semble, qu'en notre matière, le dernier motif invoqué par le jugement sus-énoncé ait une valeur singulièrement probante. En effet, les dommages causés par les aéronefs seront, la plupart du temps peu importants, et accorder au propriétaire des biens sinistrés le droit de rétention sur l'appareil serait causer au propriétaire de l'aéronef un dommage hors de proportion avec celui dont il est l'auteur.

En outre, les aéronefs portent des marques visibles qui permettent de les identifier, et il est de plus facile de demander au pilote communication de ses papiers de bord après un atterrissage dommageable.

Enfin, dans l'état actuel de la Navigation Aérienne, les aéronefs appartiennent presque tous, soit à l'Etat, soit à des compagnies de transports assurant le trafic des routes aériennes. Ces compagnies présentent pour le propriétaire les

plus grandes garanties de solvabilité. Il ne saurait donc être question de lui accorder un droit de rétention susceptible, en interrompant un service aérien régulier, de causer à la compagnie un dommage bien supérieur à celui dont elle peut être responsable.

Les aéronefs, qui n'appartiennent ni à l'Etat ni à des compagnies, peuvent néanmoins, en règle générale, être considérés comme étant la propriété de personnes solvables, étant donné la dépense élevée que leur entretien représente, de sorte que la victime n'a pas besoin de la garantie que constitue le droit de rétention pour assurer éventuellement le paiement de l'indemnité qui lui est due.

Il était néanmoins nécessaire que cette importante question du droit de rétention fut résolue par un texte. C'est pourquoi, sans attendre la désirable codification des textes qui régissent la Navigation Aérienne, le décret du 8 juillet 1920 a posé les principes suivants dans son article 24 ainsi conçu :

« Toutes les fois qu'une infraction au présent décret sera constatée ou qu'un dommage sera causé par un aéronef ou les personnes qui s'y trouvent, et quand le propriétaire ne sera pas domicilié en France, l'aéronef pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué. Si le propriétaire ou le pilote de l'aéronef s'engage à rembourser la valeur du dommage, ainsi qu'à payer le montant des amendes éventuellement encourues, une évaluation provisoire dudit dommage sera faite par le Maire qui opérera la consignation de la somme offerte à la fois pour compenser le dommage et solder les amendes; à défaut d'offre réelle, une caution solvable pourra être présentée, et, dans l'un ou l'autre cas, l'aéronef ne sera pas retenu. »

Ces dispositions très heureuses donnent satisfaction, dans la mesure du possible, aux intérêts en cause. Toutefois, il nous paraît que pour rendre plus de services dans la pratique, elles gagneraient à être complétées. Quand l'aéronef appartient à une compagnie de transports aériens subventionnée

par l'Etat, ce qui sera révélé par le simple examen des papiers de bord, la consignation de la valeur des dommages ou la présentation d'une caution nous paraissent inutiles. Ces compagnies, en effet, doivent être présumées solvables et pleinement capables de répondre des dommages causés par leurs aéronefs.

L'obligation de déposer une somme, qui peut ne pas être en la possession du pilote, est susceptible d'entraîner la rétention de l'avion et, par suite, de causer un sérieux dommage à la compagnie.

Il y aurait donc peut-être lieu de compléter l'article 24 du décret du 8 juillet 1920 en décidant que les compagnies subventionnées par l'Etat seraient dispensées de la consignation.

Cette disposition a, du reste, été intégralement maintenue dans le projet de loi relatif à la navigation aérienne, voté par la Chambre des Députés, le 29 juin 1921.

En dehors des dommages causés par l'appareil lui-même, des dommages indirects peuvent résulter pour les personnes et les biens de la circulation des aéronefs.

A la suite de l'atterrissage d'un avion dans un champ, par exemple, la foule s'y précipitant peut causer aux récoltes des dégâts beaucoup plus graves que ceux résultant du roulage de l'aéronef. Qui en sera responsable vis-à-vis du propriétaire ?

Il est évident que si l'on fait purement et simplement application du droit commun qui, comme nous l'avons étudié plus haut, se trouve résider en l'article 1384 du Code civil, il faudra tenir pour responsable du dommage indirect le propriétaire de l'aéronef.

A vrai dire, malgré le développement de la navigation aérienne et, par suite, la multiplication du nombre des avions en circulation, les accidents de nature à donner lieu à des cas de dommages-intérêts analogues à celui que nous venons d'étudier seront à notre avis de moins en moins nombreux.

En effet, au fur et à mesure que les appareils aériens seront moins sujets aux pannes de moteurs encore fréquentes, que le réseau des aérodromes sera plus serré et mieux organisé, le nombre des atterrissages fortuits diminuera au point de devenir à peu près nul.

D'ores et déjà, ces atterrissages forcés sont devenus assez rares, ce qui explique l'absence presque complète de décisions judiciaires en cette matière.

§ 3. — *Règlement des dommages causés par le fait
de la Navigation Aérienne*

Nous n'envisageons ici que les dommages causés par les aéronefs aux tiers, en dehors de ceux résultant des accidents survenus aux voyageurs aériens ou des avaries subies par les marchandises transportées, qui seront étudiés dans le chapitre II de cette troisième partie.

Le règlement des dommages causés par un aéronef en vol peut dans certains cas être difficile à obtenir.

En effet, s'il s'agit de survols fréquents et à trop faible hauteur d'appareils appartenant à un centre d'entraînement ou à une école de pilotage, comme dans l'espèce examinée plus haut, il sera facile au propriétaire lésé de trouver le responsable et d'obtenir réparation du préjudice qu'il pourra justifier. Au contraire, s'il s'agit d'un passage isolé, mais nocif d'un avion, il pourra fort souvent être impossible à la victime d'identifier l'aéronef et, par suite, d'obtenir réparation du dommage.

Il y a là une difficulté peu commode à résoudre et qui est destinée à se présenter de plus en plus fréquemment par suite du développement de la circulation aérienne.

(*) Voir l'article très complet de M. André Henry-Couannier dans la « Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne », numéro d'octobre 1922, sur « la Situation de l'Assurance-Aéronautique en France. »

Sans doute, les aéronefs portent les marques visibles d'immatriculation qui permettent en général, de les identifier, cependant, quelquefois l'avion cause du dommage disparaîtra sans que la victime ait pu le voir ou le reconnaître.

Il serait intéressant que, même dans ce cas et autant dans l'intérêt de la justice que dans celui de la bonne renommée de la navigation aérienne, les victimes de dommages arrivés dans ces conditions pussent obtenir facilement et sûrement réparation de ces dommages.

Dans l'état actuel des choses, il serait possible de se contenter de solutions provisoires pour chaque cas d'espèce. On ne pourra, sans doute, dans l'avenir laisser ces questions sans règlement général.

Une solution partiellement insuffisante, mais qui supprimera néanmoins le plus souvent les dommages de cette nature, sera l'organisation et la stricte réglementation des routes aériennes.

Pourtant, il serait possible, à notre avis, d'imaginer une solution qui donnerait entièrement satisfaction aux intérêts des survolés.

L'Etat, en effet, pourrait prélever sur chaque aéronef une taxe graduée selon la force de son moteur, son encombrement... etc... ou, pour mieux dire, selon la gêne plus ou moins grande qu'il est susceptible de causer aux tiers.

Le produit de cette taxe servirait à alimenter une caisse destinée au paiement des indemnités pour dommages causés par des aéronefs en vol.

Ce serait ainsi une sorte d'assurance au profit des survolés dont les primes seraient payées par les propriétaires d'aéronefs. Le taux de ces primes serait certainement extrêmement faible.

On peut estimer cette idée peu pratique et d'une réalisation peu nécessaire actuellement.

Sans doute, le besoin n'est pas immédiat et, à l'avenir, la réglementation très stricte du vol des aéronefs et l'obligation pour eux de passer en des routes nettement définies en diminueront-elles l'utilité. Néanmoins, il semble que notre projet soit le seul susceptible, aussi bien en théorie qu'en pratique, de donner satisfaction aux intérêts en jeu.

* * *

En revanche, le règlement des dommages causés par les aéronefs au sol paraît soulever moins de difficultés. Comme nous l'avons vu plus haut, les aéronefs portent des marques très apparentes d'immatriculation qui permettent à la victime de les identifier avec certitude.

Par suite, la victime est certaine de retrouver l'auteur du dommage et ne peut prétendre, à notre avis, au droit de rétention. Elle se trouve soumise au droit commun en ce qui concerne les litiges qui peuvent survenir relativement à l'étendue du dommage et aux circonstances qui ont accompagné le sinistre.

On peut se demander s'il ne serait pas intéressant d'obliger tous les propriétaires d'aéronefs à contracter une assurance couvrant tous les dommages que peuvent occasionner leurs appareils. Cette mesure assurerait aux tiers lésés la certitude de se voir indemniser.

Il semble que l'obligation de l'assurance donnerait ainsi satisfaction à tous les intérêts en jeu et remplirait plus complètement le but cherché que la Caisse d'indemnités que nous avons proposée plus haut.

Toutefois, dans l'état actuel de la navigation aérienne, il serait peut être excessif d'augmenter les frais déjà si nombreux des aviateurs en leur imposant le paiement des

primes de cette assurance dont le montant ne laisserait pas d'être fort élevé. (1)

A l'avenir cependant, il est très possible et même vraisemblable que l'assurance des dommages causés par les appareils de transports aériens devienne, sinon une obligation pour les navigateurs aériens, du moins une règle très généralement suivie, comme l'est aujourd'hui pour les automobiles l'assurance contre les accidents.

A vrai dire, il est même facile de prévoir que, dans un temps relativement prochain, le nombre des accidents d'aéronefs entraînant pour les aviateurs une responsabilité civile, sera extrêmement restreint. Il sera même très certainement inférieur, proportionnellement au nombre des appareils en circulation, à celui des accidents causés par les véhicules automobiles.

En effet, quand les aéronefs ne seront plus sujets à la panne que dans des cas tout à fait rares et exceptionnels, il n'y aura plus d'atterrissages forcés et, par suite, le nombre et l'importance des dommages seront très minimes. D'autre part les appareils aériens circulant dans un espace à trois dimensions sont moins sujets que les véhicules terrestres à entrer en collision et, par suite, quelque soit la quantité d'avions appelés à circuler à l'avenir dans l'espace, on peut espérer

(1) A titre d'exemple, citons le tarif d'une police d'assurance individuelle contre les accidents d'avions consentie par la Compagnie « Le Soleil » au directeur d'une école de pilotage pour ses élèves :

Primes

En cas de mort — 0.1175 sur 75,000....Fr. 8 4375

Incapacité permanente — Sur 250,000...Fr. 11 25

Incapacité temporaire — 30 fr. par jour..... 3 75

Le tout par *heure-vol*.

Une police d'assurance pour accidents causés aux tiers fixe à 2 fr. par heure-vol la prime pour assurer 500,000 fr. au maximum par sinistre.

qu'une stricte application des règlements de navigation aérienne empêchera que les rencontres ne se multiplient.

Ces considérations nous amènent à penser que pratiques, dès à présent, les assurances aériennes prendront un grand développement, tout en ce qui concerne la responsabilité vis-à-vis des tiers sinistrés qu'en ce qui concerne celle encourue par les transporteurs aériens pour perte ou avarie des marchandises transportées.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS AÉRIENS

La responsabilité du transporteur en matière de transports aériens n'ayant fait jusqu'ici l'objet d'aucune disposition législative particulière est soumise aux règles du droit commun.

§ 1. — *Transport des personnes*

Jusqu'en l'année 1913, il était fait application, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour les accidents survenus aux personnes transportées, de l'article 1382 du Code Civil. Les compagnies de transport n'étaient donc déclarées responsables que lorsque la victime ou ses ayants-droit pouvaient faire la preuve de la faute commise; une jurisprudence constante en décidait ainsi. (Voir par exemple Tribunal Civil de Lyon, 11 novembre 1893).

Cependant, une évolution analogue à celle que nous étudierons plus loin en ce qui concerne la modification apportée en 1905, à l'article 103 du Code de Commerce s'est opérée il y a une dizaine d'années en cette matière.

Un arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 27 janvier 1913 a déclaré que la responsabilité du transporteur, (en l'occurrence une compagnie de chemins de fer est une responsabilité contractuelle basée sur l'article 1147

du Code Civil et non une responsabilité délictuelle basée sur l'article 1382 du même Code. (1)

Par suite, le transporteur et particulièrement les compagnies de chemins de fer, est censé, de par le contrat de transport, assumer la responsabilité des accidents survenus aux voyageurs, sauf, bien entendu, le cas où il parviendrait à prouver la faute de ces derniers.

Depuis 1913, la jurisprudence a maintenu la théorie de la responsabilité contractuelle. (Voir notamment Paris 9 octobre 1913. — Affaire Clerlé contre Compagnie Française des Automobiles. — *Gazette des Tribunaux* du 16 novembre 1913.)

Qu'allait-il advenir de cette théorie quand il s'agirait de l'appliquer aux transports aériens ?

On pouvait espérer que les Tribunaux tiendraient compte dans son application de la situation spéciale et précaire des transports aériens et du fait que le risque est beaucoup plus grand, maintenant encore, que dans les transports terrestres.

Il n'en a rien été, malheureusement. La première décision rendue en cette matière est un jugement de la 4^e chambre du

(1) De cet arrêt de la Ch. Civ. de la Cour de Cass. du 27 janvier 1913. Pourvoi contre arrêt de la Cour de Pau au 2 février 1910. Voir rec. *Gazette des Tribunaux*, 1913, 1^{er} Sem. 1.31. avec les conclusions de M. le procureur général Sarrut, nous extrayons ce qui suit : « Attendu ... qu'en effet la délivrance d'un billet à un voyageur comporte par elle-même et sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse à cet égard, l'obligation pour la Compagnie de Chemins de fer de conduire ce voyageur sain et sauf à destination ; que dans le cas contraire, il y a manquement de la compagnie à ses engagements et inexécution de la convention ; qu'en reconnaissant, dès lors, à M... le droit d'agir en dommages intérêts contre la Compagnie en vertu de l'article 1147 du Code Civil et en se déclarant compétent pour connaître de cette action, la Cour d'Appel de Pau a fait une exacte application des principes de droit en matière de responsabilité et de compétence, et n'a violé aucun des textes de loi invoqués par le pourvoi »

Tribunal civil de la Seine, du 18 décembre 1922 (1). En effet, cette décision, qui va sans doute orienter la jurisprudence en matière de transports aériens, jusqu'à ce que de nouvelles dispositions légales aient été établies, nous paraît non seulement admettre dans sa plénitude la théorie de la responsabilité contractuelle, mais y apporter une aggravation en interdisant au voiturier de s'exonérer d'une manière et dans une proportion quelconque de cette responsabilité.

Même si l'on fait abstraction du dommage immense causé par une telle décision à l'aéronautique marchande, qui encore à ses débuts ne peut assumer la charge de tels risques, il nous semble que de sérieuses critiques peuvent être soulevées par les motifs de ce jugement.

Le Tribunal civil de la Seine (comme le Tribunal de Lille, v. ci-dessus) constate qu'il n'appartient pas aux tribunaux de créer un droit nouveau, sous prétexte que ce dernier n'a pas encore un degré de perfectionnement suffisant.

(1) Jügement.

Le Tribunal, Ouï en leurs conclusions et plaidoiries : Gondinet avocat, assisté de Depaux-Dumesnil, Avoué du sieur Lambert ; Flandin, avocat, assisté de Wateau, avoué de la Compagnie des Messageries Aériennes.

Le Ministère Public entendu ci-après en avoir délibéré conformément à la loi, jugeant en matière ordinaire et en premier ressort :

Attendu que le sieur Lambert a introduit une demande contre la Compagnie des Messageries Aériennes, en quarante mille francs de dommages intérêts, au sujet de blessures dont il a été victime au cours d'un voyage qu'il a accompli dans un avion de ladite Compagnie ;

Attendu qu'il n'est pas dénié par la Compagnie défenderesse qu'elle s'était engagée à transporter le 17 septembre 1921, le demandeur, de Paris à l'aérodrome de Croydon, dans la banlieue de Londres, moyennant la somme de trois cents francs, et, qu'au cours de ce voyage, l'avion est tombé à deux ou trois kilomètres de sa destination se brisant complètement ;

Que c'est à cette chute que sont dues les blessures dont se plaint la victime et dont elle demande réparation ;

Attendu que la Compagnie défenderesse oppose à cette demande qu'elle ne saurait être rendue responsable des suites de cet acci-

Cela est évident. Mais ce qui est plus contestable, c'est l'assimilation absolue faite par les juges de la Seine entre le transporteur aérien et le voiturier du Code. — « Attendu, par suite, que le voiturier, dont l'appellation générique vise tous les transporteurs sans distinction, présents et à venir. »

Sans doute les juges, sous peine de commettre un déni de justice, doivent juger, lorsque la loi ne vise pas le cas qui leur est soumis, d'après les textes relatifs à des questions voisines et d'après l'analogie. Mais les juges de la Seine n'affirment-ils pas bien péremptoirement que l'appellation « voiturier » comprend les transporteurs à venir. A notre avis, il faut conclure, en cette question, comme en celle de la propriété de l'air, que le Code Civil ne pouvait prévoir les trans-

dent, ipso facto, en vertu du contrat de transport intervenu, les avions constituant un moyen de transport nouveau, non assimilables aux autres moyens de transports ordinaires, en raison des risques beaucoup plus graves, courus par ceux qui en font usage ;

Qu'en réalité, il s'agirait de déclarer, instaurant une jurisprudence exceptionnelle, en l'espèce, que sa responsabilité est non contractuelle, mais uniquement quasi-délictuelle, mettant ainsi à la charge du demandeur la preuve de sa faute, cause génératrice de la responsabilité ;

Qu'au surplus, et en admettant qu'il y ait responsabilité contractuelle, elle s'en serait exonérée par avance par la mention figurant au dos des billets délivrés par elle aux voyageurs ;

Mais attendu qu'en présence des termes généraux de l'article 1147 du Code Civil et de l'application plusieurs fois affirmée, qui en a été faite par la Cour de Cassation, en matière de contrat de transport intervenant entre des personnes, il ne peut être fait exception aux principes qui régissent la matière, en faisant application notamment de la responsabilité quasi-délictuelle et qu'il n'appartient pas aux tribunaux de créer un droit nouveau, en faveur d'un moyen de transport nouveau, sous prétexte que ce dernier n'a pas encore atteint un degré de perfectionnement suffisant ;

Que la création de ce droit nouveau est du ressort du législateur, qui, connaissant les aléas et les dangers de l'aviation, n'y eut pas manqué, s'il avait jugé utile ou nécessaire de la faire bénéficier d'une situation spéciale lorsqu'il a été appelé à légiférer en la matière ;

Que cette abstention, de sa part, ne peut donc se traduire que par l'application du droit commun.

Attendu par suite que le voiturier — dont l'appellation généri-

ports aériens et que par suite ses dispositions ne peuvent lui être applicables « de plano ».

De même, il nous paraît inexact de dire que le législateur, bien que connaissant les dangers de l'aviation, n'avait pas jugé utile de créer une législation spéciale pour elle. A la vérité, l'aéronautique marchande ne date que de 1919. On ne pouvait juger des questions pratiques qu'elle soulèverait avant qu'elle commençât à entrer dans le domaine des réalisations par l'installation de services de transports aériens.

Le législateur n'a donc pas eu encore à en connaître et maintenant seulement pourrait utilement réglementer la situation spéciale de l'aéronautique.

Enfin, il nous semble régner une certaine contradiction dans les termes de deux des motifs invoqués.

que vise tous les transporteurs sans distinction, présents et à venir, assurant par le contrat de transport l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à sa destination, doit être tenu en vertu de l'article susvisé pour responsable de l'accident survenu en cours de route au voyageur à moins qu'il ne justifie que cet accident provient d'un fait qui ne lui en soit pas imputable, cas fortuit ou de force majeure ou faute de la victime ;

Qu'en réalité, la Compagnie défenderesse n'administre la preuve d'aucun fait de cette nature susceptible de faire écarter la présomption tirée de l'article 1147 du Code Civil.

Attendu, d'autre part, qu'elle tente vainement de se prévaloir de la clause d'exonération figurant au dos du billet remis au demandeur ;

Qu'en considérant même qu'elle ait fait la preuve de l'acceptation de cette clause par la simple remise du billet au voyageur, ce qui est douteux en raison de l'importance de lad. clause, qui vise les accidents en dehors d'autres cas d'exonérations, et de la non représentation du billet signé par le demandeur, cette clause ne saurait être considérée comme valable, comme contraire à l'ordre public, nul ne pouvant s'exonérer, à l'avance, de ses délits ou quasi-délits, et la jurisprudence n'ayant au surplus admis ce genre de convention qu'en matière de transport de marchandises.

Attendu qu'en raison de ce qui précède, et sans qu'il soit besoin d'examiner les analogies, soit de terminologie, soit de risques courus paraissant exister avec les transports maritimes, analogies qui n'ont rien de concluant, il convient de rendre la Compagnie des Messageries Aériennes responsable de l'accident dont a été victime le demandeur :

.....

D'une part, le jugement affirme, conformément à la jurisprudence en vigueur depuis 1913, que la responsabilité du transporteur est contractuelle et, d'autre part, déclare nulle la clause d'irresponsabilité insérée dans leurs billets par les compagnies de transports aériens, comme contraire à l'ordre public, personne ne pouvant à l'avance s'exonérer de ses délits ou quasi-délits.

Or, si l'on accepte la théorie de la responsabilité contractuelle, il faut bien admettre que les deux parties en concluant le contrat de transport, ont le droit de stipuler toutes clauses non contraires à l'ordre public.

Dès lors, on ne voit pas pourquoi le transporteur aérien ne pourrait pas, par une clause insérée dans le contrat de transport, mettre à la charge du voyageur, non pas, bien entendu, les conséquences de ses délits et quasi-délits, mais les « risques de l'air ».

Cette clause, même dans l'état actuel de la législation, nous paraît parfaitement licite. En effet, l'interdiction formulée en ce qui concerne la clause d'irresponsabilité du transporteur, par le dernier alinéa ajouté à l'article 103 du Code de commerce, par la loi du 17 mars 1905, ne saurait concerner, comme cet article, *que les transports de choses*.

Le transporteur aérien n'en resterait pas moins tenu de ses délits et quasi-délits, mais la preuve de sa faute incomberait à la victime, ainsi qu'il était admis pour tous les transports avant le revirement de jurisprudence sus-indiqué du 27 janvier 1913.

Cette situation existe, du reste, actuellement encore, même pour les transports de choses en matière de transports maritimes où les compagnies se dégagent dans le connaissance des avaries survenues au cours du transport.

Ce faisant, elles usent seulement du droit de contracter librement, sans porter atteinte à l'ordre public, car c'est l'interdiction de la clause d'irresponsabilité apportée par

l'article 103 du Code de Commerce aux transports terrestres de choses qui est déroatoire au droit commun.

Quoiqu'il en soit, il est à craindre que la jurisprudence instaurée par les juges de la Seine dans l'affaire Lambert contre Messageries Aériennes, ne soit suivie par les Tribunaux dans les litiges de même nature qui pourront leur être soumis.

Aussi, il apparaît comme particulièrement urgent qu'une loi soit votée dans un délai prochain, pour apporter en cette matière, la solution que la logique comme la nécessité de sauver l'aéronautique marchande, impose sans plus tarder; c'est-à-dire l'autorisation pour le transporteur aérien de s'exonérer des risques de l'air.

§ 2. — Transport de marchandises

En ce qui concerne les transports de marchandises, la question de la responsabilité est réglementée par les articles 103 et 106 du Code de Commerce, qui régissent actuellement les transports en surface, à l'exclusion des transports maritimes.

Comme l'a fait remarquer, à juste titre, M. Porquet, dans son rapport au Premier Congrès International de la Navigation Aérienne sur la « Clause d'irresponsabilité dans les contrats de transports aériens », cette législation ne devrait pas s'appliquer aux transports aériens.

« Le texte de l'article 103, dit M. Porquet, établit la responsabilité du transporteur hors les cas de force majeure ou de vice propre de la chose. Suivant la jurisprudence, il devra démontrer l'existence de la force majeure ou du vice propre. Toutefois, jusqu'en 1905, la même jurisprudence admettait la validité d'une clause d'irresponsabilité.

Dans ce cas, le transporteur était présumé non fautif et l'expéditeur devait prouver la faute du transporteur. En 1905, l'importance prise par les Compagnies de Chemins de

fer, le monopole de fait de ces compagnies en matière de transports, incitèrent le législateur à protéger les particuliers obligés de passer sous les Fourches Caudines de ces puissantes organisations, et il décida que la clause exonérant le transporteur de toute responsabilité serait nulle.

Telle est la loi du 17 mars 1905, qui ajoute à l'article 103 un troisième paragraphe ainsi conçu :

« Toute clause contraire, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

Le transporteur sera donc désormais présumé fautif et le fardeau de la preuve lui incombera dans tous les cas.

Cette loi, véritable loi d'exception, puisqu'elle limite la liberté des conventions, principe du droit commun, est-elle d'ordre public et s'applique-t-elle à tous les transports en général ou bien seulement aux transports terrestres ? Tel est l'objet de la discussion que nous avons entreprise.

Remarquons d'abord que les transports maritimes sont régis par une législation particulière, datant de Colbert et formant le livre II du Code de Commerce actuel. Aux termes de cette législation (art. 398 du Code de Commerce) et d'une jurisprudence constante, la clause d'irresponsabilité est considérée comme valable dans les contrats de transports maritimes.

Elle n'est donc pas contraire à l'ordre public.

Le § 3 de l'article 103 vise les transports terrestres, mais ne vise-t-il qu'eux ?

Comme nous l'avons vu, ce texte a été suggéré au législateur par l'importance prise par les Compagnies de chemins de fer et, au fait, au cours de la discussion, il n'a été question que de ces Compagnies.

Il semble toutefois que le législateur ait voulu poser une règle générale s'appliquant à tous les transports. MM. Legend et de Cuverville déposèrent, en effet, un amendement précisant que les dispositions du projet de loi en discussion

ne seraient applicables qu'aux seules Compagnies de chemins de fer; or, cet amendement fut repoussé. Par ailleurs, au Sénat, le rapporteur, M. Tillaye, regretta que l'article 103, ne régissant pas les transports maritimes, le nouveau texte ne pût leur être appliqué.

De tout cela, nous sommes donc fondés à conclure que l'intention du législateur a bien été de créer un statut général des transports auquel échappent seuls les transports maritimes.

Mais, en 1905, les transports aériens n'existaient pas, et leur possibilité n'était même pas envisagée, et le législateur croyait bien, les transports maritimes mis à part, viser tous les modes de transport en visant les transports terrestres.

D'ailleurs, par le fait même qu'elle est dérogatoire au droit commun, son application doit être strictement limitative et ne peut être étendue au delà des intentions du législateur.

Cette extension, discutable au point de vue juridique, serait fâcheuse par ses conséquences. »

L'opinion de M. Porquet nous paraît entièrement justifiée, tant au point de vue juridique qu'au point de vue pratique.

Pas plus qu'en ce qui concerne la propriété de l'air, le législateur ne pouvait prévoir, en la matière de la responsabilité du transporteur, les modifications au droit commun et aux dispositions légales en vigueur que nécessiterait la conquête de l'air.

L'article 103 du Code de commerce ne peut donc s'appliquer qu'aux transports terrestres. Il serait donc désirable que, pour éviter toute hésitation, la modification que le sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique se propose de demander au Parlement d'introduire à cet article 103 par l'*addendum* suivant : « Le paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux transports aériens », fût bientôt votée.

L'objection que certains pourraient soulever, relativement à cette modification, en disant que c'est là constater l'insécu-

rité des transports aériens que d'admettre cette dérogation aux dispositions qui régissent les transports terrestres, est facile à réfuter.

En effet, si le risque des transports aériens, bien que diminuant peu à peu et destiné à diminuer encore, est toutefois supérieur à celui des transports terrestres, il importe, non de dissimuler cette situation qui ne peut être cachée, sinon au grand public, du moins aux usagers de l'air, mais d'y porter remède. Et le meilleur remède serait que les compagnies de transports aériens puissent se libérer, par une clause insérée dans la lettre de voiture, de l'obligation imposée par l'article 103 aux transporteurs terrestres.

De ce fait, le taux des primes à payer par les Compagnies de transports aériens à leurs assureurs, se trouvera singulièrement réduit et, par suite, le tarif même des Transports aériens se trouvera diminué.

C'est là le vrai et le seul moyen d'amener le public à user de plus en plus de la locomotion nouvelle.

Du reste, dans l'état actuel de la législation, les compagnies d'assurances, instruites par l'expérience, renoncent à assurer les objets transportés par la voie de l'air. Il importe donc de remédier au plus tôt à cette situation en modifiant l'article 103 du Code de Commerce.

Cette modification n'aura, au surplus, pour conséquence, que d'assimiler les transports aériens aux transports maritimes, et nul ne saurait s'étonner que l'obligation exorbitante du droit commun imposée aux transports terrestres ne s'applique pas à la navigation aérienne plus qu'à la navigation maritime.

Cette opinion a été entièrement adoptée par le comité juridique international de l'Aviation (comité de Paris) qui, dans sa séance du 2 juillet 1912, avait proposé pour régler cette question le texte suivant où il n'est plus parlé de l'inter-

diction pour le transporteur de s'exonérer de la responsabilité :

ARTICLE PREMIER. — Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors le cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise. Il est de même responsable des dommages causés aux tiers transportés.

CHAPITRE III

LES ROUTES AÉRIENNES

A l'heure actuelle, l'avion, dès qu'il a quitté l'aérodrome, n'est plus soumis, au cours de sa randonnée dans l'espace, qu'à la volonté de son conducteur qui est libre de choisir à son gré son itinéraire. Les seules règles auxquelles doivent se soumettre les pilotes sont, d'une part, la défense faite par l'Etat de survoler certaines zones interdites, et, d'autre part, les consignes de pistes à observer au-dessus des aérodromes. Ces consignes ont été instituées de manière à permettre aux aéronefs, sur chaque aérodrome, le départ et l'atterrissage dans les meilleures conditions et à éviter les collisions, au sol ou en vol, des avions.

Dès maintenant pourtant, l'existence du réseau aérien que nous avons décrit plus haut et dont nous avons étudié la naissance et l'organisation, invite les navigateurs aériens pour des raisons de commodité et de sécurité à suivre des itinéraires déterminés.

Les Compagnies aériennes exploitent des lignes nationales et internationales de jonction et de liaison entre de très grandes villes. L'Etat a prévu sur ces lignes un jalonnement de terrains et de stations aériennes de manière à assurer, dans toute la mesure du possible, la sécurité des aéronefs et leur ravitaillement.

Par suite, les avions des Compagnies de Navigation Aérienne suivent, sauf cas de force majeure, des itinéraires impératifs et immuables conditionnés par les circonstances

géographiques et météorologiques et le jalonnement des terrains.

Sans doute, les avions privés, du reste de beaucoup les moins nombreux, ne s'astreignent pas aussi sévèrement à un chemin fixe. Dans l'ensemble on peut dire cependant que dès maintenant, les grands courants de navigation aérienne commencent à se former, et que les routes aériennes sont créées.

L'établissement de ces routes nous paraît avoir, au point de vue juridique, les conséquences suivantes :

D'une part, en dehors de ces routes, les avions seront fort peu nombreux et, par conséquent, pourvu qu'ils se conforment aux règles que nous avons déterminées plus haut, ils ne causeront aucune gêne aux propriétaires du sol.

Mais, d'autre part, leur nombre est destiné à s'accroître considérablement sur le tracé des routes aériennes. N'y aura-t-il pas là pour les propriétaires de terrains situés sur ces parcours à craindre des troubles de jouissance ?

A notre avis, il ne semble pas que le passage des aéronefs, si répété, si fréquent qu'il puisse devenir, soit susceptible de causer la moindre gêne, s'il s'effectue au-dessus de la limite de 300 mètres que nous avons plus haut définie.

En effet, à cette hauteur, l'odeur et la fumée ne peuvent être en aucune manière sensibles; quant au bruit, il est suffisamment atténué pour qu'il soit impossible de le considérer comme un trouble.

Ainsi donc, même si la circulation sur les lignes aériennes devient beaucoup plus intense qu'elle ne l'est actuellement, il ne nous semble pas qu'en aucun cas elle puisse occasionner des inconvénients supérieurs ou même égaux à ceux causés aux riverains des routes terrestres par le passage des véhicules.

Au voisinage même des aérodromes, les aéronefs ne

peuvent généralement observer la hauteur minimum que nous avons fixée.

En effet, les avions, au départ comme à l'atterrissage, surtout quand ils évoluent autour d'un aérodrome exigü, sont obligés de survoler les propriétés adjacentes à des altitudes qui peuvent être très minimes. Les passages, s'ils sont très fréquents, peuvent être un véritable trouble pour les propriétaires qui les subissent au-dessus de leur domaine, en effrayant les animaux domestiques ou le gibier par leur bruit, ou bien encore en dégageant de l'odeur ou de la fumée.

L'affaire Heurtebise-Farman, dont nous avons parlé, en est la preuve.

Le développement de la navigation aérienne et l'importance qu'ont déjà ou que ne manqueront de prendre certains aérodromes, auront pour résultat de soumettre les propriétés voisines à des survols à faible hauteur extrêmement fréquents.

De ce fait, il n'est pas niable, à notre avis, que les propriétaires, ainsi troublés dans leur jouissance d'une manière appréciable, puissent, soit demander une indemnité, soit même s'opposer au passage des aéronefs.

Il est évident que la législation actuelle ne saurait, en aucune façon, répondre à cette situation, car il serait particulièrement impossible de concevoir que la mauvaise volonté d'un propriétaire pût empêcher l'exploitation d'un aérodrome.

C'est pourquoi, afin que les navigateurs aériens n'aient pas pour seule défense la théorie assez peu définie et peu solide de l'Abus de Droit, nous estimons qu'il est urgent que soient votées les dispositions légales établissant les servitudes aériennes. Quand celles-ci auront été instaurées, la zone, dans laquelle les aéronefs pourront circuler autour des aérodromes, sera nettement définie, et la diminution de valeur de chaque propriété sera compensée pour les propriétaires par une équitable indemnité.

CHAPITRE IV

RESPONSABILITÉ PÉNALE DES NAVIGATEURS AÉRIENS

Nous étudierons, en examinant la réglementation de la navigation aérienne, les contraventions auxquelles peuvent s'exposer les conducteurs d'aéronefs qui contreviennent à cette réglementation. Il ne s'agit en ce chapitre que d'exposer sommairement la responsabilité délictuelle qui peut leur incomber.

Du fait que nous éliminons les contraventions qu'ils peuvent encourir par application des articles 471 et 475 du Code Pénal et qui seront, à vrai dire, fort rares, nous ne trouvons comme susceptibles de concerner en délits des navigateurs aériens que les articles 319 et 320 du Code Pénal, ainsi que la loi du 17 juillet 1908 instituant le délit de fuite.

« Article 319. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura involontairement été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 50 à 600 francs. »

« Article 320. — S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou des coups, le coupable sera puni de 6 jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Loi du 17 juillet 1908, article unique. — Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté,

et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de 6 jours à deux mois de prison et d'une amende de seize francs à cinq cents francs, sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci. Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code Pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Les dispositions de l'article 463 du Code Pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi. »

Ce sont ces textes généraux dont on peut faire application aux délits commis par les conducteurs d'aéronefs.

* * *

L'application de cette législation aux aviateurs sera-t-elle fréquente ? Il nous paraît difficile de le supposer. En effet, pour qu'il y ait délit, il faut nécessairement chez son auteur un certain élément intentionnel, les Tribunaux n'ont jamais varié sur ce point. (Amiens, 27 février 1902. — Dalloz 1902. 2-20.)

Il est peu probable que des conducteurs d'aéronefs provoquent, intentionnellement, au départ ou à l'atterrissage, des accidents susceptibles de causer aux tiers des coups, des blessures ou la mort, d'autant plus qu'ils risqueraient également eux-mêmes, la plupart du temps, d'être tués ou blessés.

Il sera, en outre, extrêmement difficile aux victimes de ces accidents, de prouver la faute des aviateurs, élément constitutif du délit.

C'est pour cette raison que le tribunal correctionnel de la Seine, dans un jugement du 17 juin 1910, a débouté de leur demande les victimes d'un accident d'aviation, en constatant l'impossibilité, dans l'état où était alors l'aviation, de

démontrer la faute ou la maladresse de l'aviateur, non plus, du reste, que l'insuffisance des dispositions prises par les organisateurs du meeting pour protéger le public.

Les motifs de ce jugement se trouvaient principalement basés sur le fait que l'aviation était alors à ses débuts, et que, par suite, les conditions exactes de la navigation aérienne et les circonstances diverses qui peuvent influencer sur le vol des avions n'étant pas exactement connues, les juges ne pouvaient déterminer si l'accident résultait d'un événement fortuit ou d'une faute de l'aviateur.

De pareils motifs seraient-ils valables aujourd'hui ? A notre avis, ils ont, à l'heure actuelle, quelque peu perdu de leur force.

Sans être encore parvenue à son stade définitif, — car elle a certes d'immenses progrès à accomplir, — on peut considérer la navigation aérienne comme sortie de la période des débuts.

On connaît mieux maintenant les courants aériens; les aérodromes sont pourvus de toutes les dispositions favorables à la manœuvre des avions. D'autre part, certaines causes d'accident, autrefois fréquentes, ruptures d'ailes, ruptures d'hélice, sont devenues fort rares. Celles, résultant de pannes de moteur, deviennent moins nombreuses, et elles seront pratiquement supprimées par l'emploi généralisé d'appareils multimoteurs.

Par suite, dans bien des cas, il est actuellement possible de déterminer si l'accident est dû à une faute de pilotage et, en conséquence, si l'aviateur a commis un délit punissable en vertu des articles 319 et 320 du Code Pénal.

Enfin, si l'accident résulte de l'inobservation par l'aviateur des règlements de circulation aérienne en vigueur, et que cette inobservation ait pu être constatée, la victime pourra en tirer une preuve du délit commis.

CHAPITRE V

RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Section I. — Généralités.

Il est curieux de constater que, dès l'envol dans l'espace des premiers aéronefs, la nécessité d'une réglementation est apparue.

A vrai dire, à l'époque des montgolfières, il n'était question que de protéger les propriétés privées du danger d'incendie que ces appareils pouvaient causer par leur chute.

Nous ne voulons pas transcrire ici les premières ordonnances de police qui n'ont plus qu'un intérêt historique. On trouvera dans les ouvrages déjà cités de M. Blachère et de M. Jammes, le texte, notamment d'une ordonnance signée par M. Lenoir, lieutenant général de police, le 23 avril 1724, faisant défenses de fabriquer et faire enlever des ballons et autres machines aérostatiques auxquels seraient adaptés des réchauds à l'esprit de vin, de l'artifice et autres matières dangereuses pour le feu; et ordonne que tous autres ballons aérostatiques ne pourront être enlevés sans avoir préalablement obtenu la permission.

Cette ordonnance, qu'on peut considérer comme le premier texte concernant la navigation aérienne, fut complétée et aggravée par une autre rendue le 21 août 1819 par le Comte Anglès, Préfet de police.

Ces règlements n'ont plus aujourd'hui qu'un intérêt secondaire et lointain. Leur existence prouve seulement que, dès que des machines aériennes ont commencé à circuler dans

l'espace, le danger qu'elles pouvaient faire courir aux propriétés est apparu, et, par suite, la nécessité d'une réglementation.

Toutefois, pendant plus d'un siècle, la navigation aérienne s'est réduite aux randonnées relativement peu fréquentes de ballons libres.

C'est pourquoi les deux ordonnances que nous venons de citer furent considérées comme suffisantes, et aucun texte nouveau n'est venu les compléter pendant cette première période.

Mais l'invention du ballon dirigeable et, plus tard, le développement de l'aviation ont complètement changé les conditions de la locomotion nouvelle. La réglementation aérienne ne doit plus seulement avoir pour but la protection des propriétés, mais l'établissement de toutes les conditions dans lesquelles peut et doit s'exercer le vol des aéronefs, c'est-à-dire la définition et la classification des aéronefs, les papiers de bord qui leur sont imposés, les conditions de vol, les aérodromes, et enfin les sanctions des contraventions à ces règlements. Particulièrement est importante la définition en hauteur comme en surface des zones où les aéronefs ont le droit de circuler sans léser le droit des propriétaires.

Cependant jusqu'ici, tant en France qu'à l'étranger, la réglementation de la navigation aérienne n'a été établie que d'une façon tout-à-fait fragmentaire. Aucun monument législatif ou réglementaire n'est venu jusqu'ici apporter une solution complète et définitive aux nombreuses questions juridiques dont quelques-unes ont été exposées ci-dessus.

Cette absence d'un Code de l'Air s'explique facilement par le fait que, bien que déjà ancienne, la navigation aérienne n'a pris sa véritable importance que depuis moins de 20 ans, époque de la naissance de l'aviation.

En outre, le développement de l'aéronautique dont maintenant encore il est impossible de prévoir l'ampleur, n'a pas

permis d'établir une réglementation générale dont les dispositions auraient fort risqué de se trouver inapplicables et caduques, aussitôt que nées.

On a donc été contraint, au fur et à mesure que le besoin s'en faisait sentir, d'édicter des règles qui ne pouvaient avoir pour but que de répondre aux nécessités du moment.

Cependant, à l'heure actuelle, bien que nous soyons loin de croire que la navigation aérienne est parvenue à un stade définitif, il nous semble qu'elle a atteint un degré suffisant de stabilité pour qu'il soit possible de tenter de compléter dès maintenant les quelques règles déjà établies et d'obtenir ainsi un document unique formant un véritable Code de l'Air.

Sans doute serait-il, surtout dans les premiers temps, sujet à des modifications fréquentes; mais n'est-ce pas le sort de toutes les lois d'être modifiées constamment, aussi souvent que l'exigent les mouvements de la Société humaine ?

Quoiqu'il en soit, sans plus nous attarder à déterminer ce qu'elle devrait être, il nous reste à examiner la réglementation aérienne telle qu'elle existe, tant en France que dans les pays étrangers.

Section II. — Réglementation en France

La navigation aérienne est actuellement soumise en France aux décrets des 21 novembre 1911, 17 décembre 1913 et 8 juillet 1920. Il existe, en outre, un certain nombre de textes réglementaires statuant sur une grande quantité de questions d'intérêt secondaire au point de vue du droit civil pur.

Etudions d'abord les trois décrets susvisés.

Il nous paraît inutile, même à titre documentaire, de reproduire ici le décret du 21 novembre 1911, abrogé et remplacé par celui du 17 décembre 1913, non plus que ce dernier, qui ne présente guère pour nous qu'un intérêt rétrospectif.

Au surplus, un grand nombre des dispositions de ce décret

se trouvent aujourd'hui remplacées par celles du décret du 8 juillet 1920, qui se trouve être le dernier document en notre matière :

Ce décret est ainsi conçu :

CHAPITRE PREMIER

ARTICLE PREMIER. — En temps de paix, les aéronefs, ayant les nationalités des Etats avec lesquels la France a contracté des accords, ont la liberté de passage inoffensif au-dessus du territoire français, pourvu que soient observées les conditions fixées par le présent décret.

Le territoire comprend l'ensemble du territoire métropolitain et colonial et des eaux territoriales adjacentes.

ART. 2. — Il est interdit de survoler certaines zones du territoire français. Cette interdiction s'applique, sans distinction, à tous les aéronefs privés, qu'ils soient de nationalité française ou étrangère.

La liste des zones, dont le survol est interdit, fera l'objet d'un décret spécial.

Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner un signal de détresse, et doit atterrir en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur un aéroport de l'Etat. Les signaux et feux sont fixés par arrêté.

ART. 3. — Tout aéronef, venant de l'étranger, peut survoler le territoire français sans atterrir. Dans ce cas, il devra suivre une des routes aériennes fixées par l'Etat. Il devra, dans tous les cas, obéir aux ordres d'atterrir qui lui seraient signifiés par les signaux réglementaires.

ART. 4. — Tout aéronef, venant de l'étranger, doit pénétrer en France par les passages qui ont fait l'objet d'accords internationaux, et doit, s'il veut atterrir en France, atterrir sur un des aéroports douaniers désignés.

ART. 5. — Les entreprises qui veulent exploiter commer-

cialement la circulation aérienne sur le territoire français — que leurs lignes soient tout entières sur ce territoire ou qu'elles y aient seulement leur Terminus — doivent obtenir, au préalable, l'autorisation du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux aérodromes et écoles de pilotage.

Les transports commerciaux de personnes et de marchandises entre deux points du territoire sont réservés aux aéronefs nationaux.

TITRE II

Aéronefs. — Navigation

ART. 6. — Sont considérés comme aéronefs d'Etat :

a) Les aéronefs militaires, c'est-à-dire commandés par un militaire commissionné à cet effet;

b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que : poste, douane, police et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire dûment commissionné.

Tous les autres aéronefs sont considérés comme aéronefs privés.

ART. 7. — Les aéronefs nationaux (d'Etat ou privés) et les aéronefs étrangers qui jouissent des mêmes droits, en vertu de conventions avec le pays de leur nationalité, peuvent circuler librement au-dessus du territoire français, à condition :

a) D'être munis d'un certificat de navigabilité;

b) D'être immatriculés conformément aux prescriptions réglementaires;

c) De porter les insignes d'immatriculation et de nationalité;

d) De posséder à bord les brevets prescrits pour le personnel de l'aéronef;

e) S'ils transportent des passagers, de posséder la liste nominale de ceux-ci;

f) S'ils transportent des marchandises, de posséder le connaissement et le manifeste;

g) D'avoir leurs livres de bord à jour;

h) S'ils sont munis d'appareil de T. S. F., de posséder la licence spéciale prévue;

i) S'ils transportent du courrier, de posséder une autorisation spéciale délivrée par l'Administration des postes.

Les certificats et brevets visés ci-dessus sont délivrés par le Service de la Navigation Aérienne.

Des arrêtés du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique fixeront les conditions de délivrance des certificats, brevets, licences et les règles à suivre pour la tenue des livres de bord et l'immatriculation.

ART. 8. — Tout aéronef français, affecté à un transport public, doit porter, inscrite en chiffres très apparents, la charge maxima que cet aéronef est susceptible de transporter et qui est indiquée d'autre part sur le certificat de navigabilité.

Cette charge utile, exprimée en kilogrammes, correspond à la charge disponible pour le transport.

Cette indication est portée sur l'obstacle destiné aux passagers.

Dans aucun cas, elle ne doit être dépassée.

ART. 9. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités françaises auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ART. 10. — Le transport par aéronefs d'explosifs, d'armes et de munitions de guerre, ainsi que de pigeons voyageurs, est interdit dans la circulation au-dessus du territoire français. le transport et l'usage d'appareils photographiques est interdit, sauf autorisation spéciale.

ART. 11. — Aucun appareil de T. S. F. ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par le Service de la Navigation Aérienne. Les appareils de cette nature ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis, à cet effet, d'une licence spéciale.

Tout aéronef de transport public, susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareil de T. S. F. (émission et réception). Les conditions dans lesquelles seront délivrées les licences susvisées, seront définies par un arrêté.

ART. 12. — Les représentants de l'autorité publique et les agents de la Navigation Aérienne auront le droit de saisir les explosifs, les armes, les munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotéléphoniques et radiotélégraphiques qui se trouveraient à bord, sans l'autorisation spéciale prévue par le présent décret.

ART. 13. — Les prescriptions du présent décret, en ce qui concerne l'enregistrement et l'inscription sur l'appareil des insignes prescrites, ne sont pas applicables aux appareils construits dans un but expérimental et qui volent pour faire des essais ou des expériences dans un rayon maximum de 5 kilomètres d'un aérodrome ou d'une usine d'aviation.

Les prescriptions du présent décret, en ce qui concerne la délivrance de brevets au personnel, ne s'appliquent pas non plus, à l'intérieur d'un aérodrome, au personnel qui est en cours d'instruction ou qui est à bord des aéronefs volant pour effectuer des essais ou expériences.

ART. 14. — En cas de danger couru par un aéronef, les autorités locales doivent lui prêter assistance.

ART. 15. — Toute personne, qui trouve une épave d'aéronef, doit en faire la déclaration au maire; celui-ci en avise aussitôt le préfet.

TITRE III

Aérodromes

ART. 16. — Les aérodromes sont publics ou privés.

Les aérodromes publics sont mis à la disposition des navigateurs aériens par l'Etat, les départements et les communes; dans tous les cas, ils sont placés, pour leur établissement et leur fonctionnement, sous le contrôle direct de l'Etat.

Les aérodromes privés sont ceux qui sont établis par des particuliers, soit pour un usage personnel, soit pour un service de transport. Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir, sauf avec l'assentiment du propriétaire du terrain, que sur les aérodromes publics.

ART. 17. — Aucun aérodrome privé ne peut être créé, ni employé comme lieu d'atterrissage ou de départ par des aéronefs destinés à un transport public, sans une autorisation et hors du contrôle du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens. Si des aérodromes privés sont exploités commercialement, les tarifs d'utilisation devront avoir été approuvés par le Sous-Secrétaire d'Etat. En outre, un agent de contrôle du Service de la Navigation Aérienne devra être installé sur l'aérodrome aux frais de l'entreprise de transports.

ART. 18. — L'atterrissage sur un aérodrome de l'Etat, l'abri d'un aéronef, l'usage des différentes installations et les réparations donnent lieu à des taxes applicables indifféremment aux aéronefs nationaux ou étrangers. Le tarif détaillé et le mode de paiement de ces taxes font l'objet d'arrêtés du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et sont affichés dans chaque aérodrome.

Ces mêmes règles sont applicables aux aérodromes appartenant aux départements et aux communes.

TITRE IV

Sanctions

Les pilotes des compagnies aériennes, qui auront contrevenu aux prescriptions du présent décret, encourent les sanctions suivantes : interdiction de conduire tout aéronef prononcée pour une durée de quinze jours à trois mois, avec dépôt du brevet de pilote à la direction du Service de la Navigation Aérienne pendant la durée de l'interdiction.

S'il y a récidive, la durée maxima de l'interdiction pourra être doublée.

ART. 20. — Les compagnies aériennes, qui auront contrevenu aux prescriptions du présent décret, encourent les sanctions suivantes : retrait des certificats d'immatriculation et de navigabilité prononcé pour une durée de quinze jours à trois mois, suppression de la location d'installations sur les aérodromes publics ou interdiction de l'usage de ces aérodromes.

S'il y a récidive, la durée maxima de l'interdiction pourra être doublée.

ART. 21. — En outre, les pilotes et les compagnies aériennes, qui auront contrevenu aux prescriptions du présent décret, encourent la sanction suivante : suspension pour un temps plus ou moins long des primes prévues par le règlement d'application, des primes allouées aux entreprises de navigation aérienne.

ART. 22. — Pour les pilotes d'aéronefs étrangers qui, sur le territoire français, ne se conformeront pas aux prescriptions du présent règlement et des accords contractés avec leur pays, des sanctions seront demandées au Gouvernement de ces pays, sans préjudice de l'interdiction de vol en France, qui pourra être prononcée par le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens.

ART. 23. — Les aéronefs, dont les certificats de navigabilité

ne pourront être produits, ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation ou de navigabilité, pourront être retenus par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent décret jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

ART. 24. — Toutes les fois qu'une infraction au présent décret sera constatée ou qu'un dommage sera causé par un aéronef ou les personnes qui s'y trouvent, et quand le propriétaire ne sera pas domicilié en France, l'aéronef pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué. Si le propriétaire ou le pilote de l'aéronef s'engage à rembourser la valeur du dommage, ainsi qu'à payer le montant des amendes éventuellement encourues, une évaluation provisoire dudit dommage sera faite par le maire qui opérera la consignation immédiate de la somme offerte, à la fois pour compenser le dommage et solder les amendes; à défaut d'offre réelle, une caution solvable pourra être présentée et, dans l'un ou l'autre cas, l'aéronef ne sera pas retenu.

ART. 25. — Les sanctions prévues pour la répression des infractions à la réglementation douanière, seront fixées par un arrêté spécial.

ART. 26. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.

ART. 27. — Les Ministres des Travaux Publics, de l'Intérieur, de la Guerre et de la Marine, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret.

Un grand nombre d'articles de ce décret et des arrêtés qui le complètent, de même que la plupart de ceux du décret du 17 décembre 1913, ne statuent que sur des questions techniques et, par suite, sont purement réglementaires.

En revanche, on trouve éparses dans ces textes de nombreuses dispositions touchant les points de droit civil que

nous étudions ici c'est-à-dire les rapports des navigateurs aériens et des propriétaires du sol, la question de la limite en hauteur de la propriété, la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens par les aéronefs, enfin les transports aériens et les assurances aériennes.

Avant de procéder à l'examen de ces dispositions, il nous reste à signaler un texte particulièrement important, le titre VI de l'arrêté du 26 août 1920, du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens, ainsi conçu :

« VI. — Mesures de sécurité générale.

ART. 48. — Aucun aéronef ne devra survoler une ville ou une agglomération, sinon à une altitude, telle qu'il puisse atterrir en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome ouvert au public, au cas où les moyens de propulsion viendraient à faire défaut.

ART. 49. — Tout vol d'acrobatie ou d'exhibition est interdit au-dessus d'une réunion publique, d'un champ de courses, d'une régate, sauf quand cela aura été spécialement convenu par écrit avec les organisateurs de la réunion.

51° Les évolutions d'aéronefs, lorsqu'elles constituent des services publics, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Préfet après avis du Maire.

Les demandes d'autorisation, faisant connaître le nom des pilotes, le type des aéronefs et l'emplacement des terrains utilisés, sont soumises, au préalable, au visa technique du Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens (Service de la Navigation Aérienne).

Pour les épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisées à date fixe, l'autorisation est donnée, après avis des Maires des communes où doivent avoir lieu les départs, les escales et les arrivées, et délivrée

par le Préfet du département, si un seul département est intéressé, par le Ministre de l'Intérieur, au cas contraire.

52° Tout jet d'objet du bord d'un aéronef est interdit, sauf le cas du lest, comme cela est autorisé par les règles du présent règlement provisoire, ou le cas de parachutes postaux après autorisation du Service de la Navigation Aérienne ».

L'article 48 de cet arrêté a été explicité par une dépêche ministérielle de M. le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens du 19 octobre 1920, adressée à tous les Préfets.

« En conséquence, les règles suivantes seront appliquées:

1° Aucune agglomération, quelle que soit son importance, ne doit être survolée à une altitude inférieure à 500 mètres;

2° Les villes de 10.000 à 100.000 habitants ne doivent pas être survolées à une altitude inférieure à 500 mètres pour les avions polymoteurs et 1.000 mètres pour les avions monomoteurs :

3° Les villes d'une population supérieure à 100.000 habitants ne doivent pas être survolées à une altitude inférieure à 1.000 mètres pour les avions polymoteurs et 2.000 mètres pour les avions monomoteurs. »

L'examen des décrets sus-énoncés, comme celui de cette dépêche, révèle immédiatement que leur rédaction a été motivée par la nécessité d'imposer aux aéronefs des règles de sécurité, plutôt que de leur faire respecter la propriété, principe essentiel de notre droit civil.

Le décret du 8 juillet 1920 ne contient aucune disposition concernant l'altitude minimum à observer par les aéronefs. Au contraire, l'article 48 de l'arrêté du 26 août 1920 forme la première disposition réglementaire générale en la matière.

Et encore ne statue-t-elle que sur la hauteur à observer au-dessus des villes.

On peut donc dire que la question de la propriété du sursol n'est pas encore tranchée ou plutôt définie.

La solution adoptée par l'article 48 est voisine de celles préconisée par M. Jammes en 1912, mais elle a été conditionnée par les formes actuelles de la locomotion aérienne, c'est-à-dire par la stabilité plus ou moins grande des aéronefs selon le nombre des moteurs qui les propulsent.

Le but essentiel, pour ne pas dire unique, de l'article 48 et de la circulaire ministérielle qui l'explicite, est d'éviter les atterrissages dans les agglomérations. On ne saurait y voir la réglementation générale que nous avons demandée.

Les altitudes prescrites par cet article sont supérieures à celle de 300 mètres que nous avons recommandée plus haut. Il ne faut pas s'en étonner.

En effet, dans l'état actuel de l'aviation, la hauteur de 300 mètres peut paraître insuffisante au-dessus des grandes villes pour permettre aux avions en panne d'atterrir en dehors de l'agglomération. Mais, il est infiniment probable que le perfectionnement apporté aux moteurs, permettra de diminuer la hauteur actuellement exigée.

Au surplus, comme nous l'avons fait remarquer, la limite de sécurité et la limite de la propriété peuvent ne pas coïncider.

Quoiqu'il en soit, nous estimons que la règle générale proposée par nous d'une altitude uniforme minimum de 300 mètres pourrait être insérée dans le futur Code de l'Air, tant comme marquant la séparation entre la propriété privée et l'espace commun que comme limite de sécurité. Cela n'empêcherait pas, du reste, d'édicter des dispositions plus sévères pour les aéronefs survolant les villes, aussi longtemps qu'il pourra être utile de le faire pour éviter toutes possibilités d'accident.

En résumé, de ce bref examen des textes qui régissent en France la navigation aérienne, on peut conclure que, si la

réglementation en est encore forcément embryonnaire, le principe du droit de voler n'apparaît plus aujourd'hui contestable.

Section III. — Réglementation étrangère

Comme la réglementation française, la législation aérienne à l'étranger d'après-guerre a pour base et pour source les clauses aériennes du Traité de Paix du 28 juin 1919 et plus particulièrement, la convention internationale du 13 octobre 1919.

Cette convention a été signée par les Puissances suivantes : les Etats-Unis d'Amérique, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l'Empire Britannique, la Chine, Cuba, l'Equateur, la France, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Hedjaz, le Honduras, l'Italie, le Japon, le Libéria, le Nicaragua, le Panama, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'Etat Serbe-Croate-Slovène, le Siam, l'Etat Tchéco-Slovaque et l'Uruguay.

Elle a été complétée par un protocole additionnel qui a été ratifié successivement par toutes les puissances contractantes, sauf toutefois Haïti, Honduras et Hedjaz.

Par suite, cette convention est entrée en vigueur entre les Hautes Parties contractantes le 11 juillet 1922.

Ce traité porte presque entièrement sur des questions de droit public qui ne sauraient trouver place en cet ouvrage.

Il convient toutefois de noter que dans l'article 2 tous les Etats contractants se sont engagés à accorder aux aéronefs la liberté de passage inoffensif au-dessus de leur territoire.

Cette liberté n'est, à vrai dire, accordée que sous la condition, pour les aéronefs, d'observer les règles établies par chaque Etat pour la circulation de ses aéronefs nationaux. Notamment chaque Etat peut imposer aux aéronefs des routes impératives ou des escales (art. 15), ou même interdire

pour des raisons militaires ou de sécurité publique, le survol de certaines zones de son territoire (art. 3).

De l'établissement de ces règles internationales, nous pouvons conclure que la légitimité de la navigation aérienne est aujourd'hui admise par tous les Etats civilisés du monde.

Un grand nombre d'Etats, en tenant compte des dispositions internationales susvisées, ont établi leur législation nationale, savoir :

L'Empire Britannique par la Réglementation de la Navigation Aérienne du 30 avril 1919 et, principalement, par l'Air Navigation Act de 1920.

Le seul texte, traitant des rapports entre les propriétaires du sol et les navigateurs aériens, nous paraît être l'article 9 de l'Air Navigation Act, qui est ainsi conçu :

« 9. — Atteintes à la propriété. Contraventions aux règlements de police et responsabilité pour dégâts.

(1) Aucune action ne devra être intentée pour violation de propriété ou trouble causé à celle-ci pour ce seul motif qu'un aéronef aura volé au-dessus du sol d'une propriété, ce fait pouvant être justifié par le vent, le temps, et toute circonstance, ni pour les incidents auxquels donnent lieu de tels vols, aussi longtemps que les prescriptions de la présente loi et de toute ordonnance y relative et de la convention seront observées pleinement, mais là où il y aura dégât matériel ou perte causés par un aéronef en vol, au décollage ou à l'atterrissage, ou par un occupant d'un tel aéronef, ou par un objet tombant de cet aéronef, à toute personne ou à toute propriété sur terre et sur l'eau; il pourra être exigé du propriétaire de l'aéronef des dommages-intérêts pour les dégâts ou pertes correspondants, sans qu'il soit besoin pour cela de preuve de négligence d'intention ou autre raison déterminante chez lui, tout comme si ces dégâts ou pertes avaient été réellement causés de propos délibéré, par négligence ou

défaut, sauf au cas où ils seraient dûs, en totalité ou en partie, à la négligence de la personne qui en aura souffert.

Toutefois, lorsqu'un paiement de dommages aura été obtenu du propriétaire d'un aéronef on consenti par lui en vertu du présent article, et si le dommage ou la perte résultent uniquement de l'intention de nuire, de la négligence ou de l'omission de toute personne autre que le propriétaire ou son employé, le propriétaire sera fondé à recouvrer de cette personne le montant des dégâts; de plus, dans toute action intentée contre lui, le propriétaire pourra, en en faisant la demande au Tribunal et en donnant caution, ainsi que peuvent le prescrire les règles de justice, faire intervenir comme défendeur toute personne mentionnée ci-dessus, mais lorsque cette personne n'aura pas été mise en cause, on ne devra pas dans la poursuite subséquentes qui pourront lui être intentées par le propriétaire, l'empêcher de contester le bien-fondé de tous dommages recouvrés du propriétaire ou payés par lui. »

La loi anglaise reconnaît donc formellement l'existence du droit de voler et elle dénie aux propriétaires du sol toute actions contre les propriétaires d'aéronefs pour tout passage non nocif d'appareils aériens.

En ce qui concerne la réparation des dommages causés par les aéronefs, elle adopte la théorie du risque que nous avons montrée seule applicable au chapitre I de notre troisième partie.

La locomotion aérienne est réglementée en Belgique par la loi du 16 novembre 1919, l'arrêté royal du 27 novembre 1919 et l'arrêté ministériel du 10 décembre 1919, qui ne nous paraissent contenir en notre matière aucun élément nouveau, non plus qu'en Espagne le décret royal du 25 novembre 1919 déterminant pour les aéronefs les conditions de vol et d'atterrissage dans l'espace et sur les territoires nationaux.

Dans le décret ministériel du 19 novembre 1921 fixant en *Italie* les règlements sur la navigation aérienne, nous relevons,

en ce qui concerne la hauteur à observer par aéronef, les dispositions suivantes :

« Article 36. — Il est formellement interdit :

a) D'exécuter des vols acrobatiques ou des exercices de virtuosité quelconque en vol à moins de 1.000 mètres au-dessus du terrain;

b) D'exécuter des vols acrobatiques au-dessus des centres habités :

c) De survoler les centres habités à moins de 1.000 mètres, s'il s'agit de ballons libres ou de dirigeables ;

d) D'exécuter des vols à moins de 1.000 mètres au-dessus d'un aérodrome ou d'une localité quelconque où il y aura une réunion publique, etc.

En Suisse, la circulation aérienne est réglementée par arrêté du Conseil Fédéral élu 27 janvier 1920.

Les dispositions qui nous paraissent les plus intéressantes sont celles qui concernent la responsabilité des dommages causés par les aéronefs.

« Art. 26. — Sont responsables, solidairement et indéfiniment avec le coupable, de toutes obligations de droit public naissant de la circulation aérienne et de tout dommage causé à des personnes ou à des biens par un aéronef ou la manœuvre de celui-ci, ainsi que du dommage causé au lieu d'atterrissage :

1° Le titulaire du permis de navigation établi pour l'aéronef ;

2° Celui qui a la maîtrise de l'appareil.

La même responsabilité s'étend aux dommages causés par les occupants de l'aéronef à des personnes ou à des biens, lorsque ces dommages sont en relation avec la manœuvre de l'appareil. Dans tous les cas, le recours contre l'auteur demeure réservé. Le juge peut prononcer l'exonération totale ou partielle de la responsabilité civile en cas de fautes du lésé.

Art. 27. — En délivrant le permis de navigation pour un

aéronef, l'autorité de surveillance a le droit d'exiger, à son choix, du titulaire du permis ou de celui qui a la maîtrise de l'appareil ou bien de tous les deux une déclaration écrite par laquelle ils assument la responsabilité établie par l'article 26. Les entreprises visées à l'article 16 devront souscrire le même engagement au moment où elles recevront l'autorisation d'exploiter industriellement la circulation aérienne.

Art. 28. — Le propriétaire d'un aéronef, ainsi que les personnes soumises à la responsabilité prévue à l'article 26, peuvent être tenues de fournir une garantie pour assurer l'exécution des obligations énumérées audit article.

Cette garantie dont le montant sera fixée par l'autorité de surveillance peut consister en :

1° Dépôt d'une somme en espèces;

2° Cautionnement solidaire d'une banque établie en Suisse et agréée par l'autorité de surveillance;

3° Justification de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant entièrement la responsabilité et conclu avec une compagnie d'assurances concessionnée en Suisse.

En outre, l'appareil, avec tout son contenu, garantit l'exécution des obligations visées à l'article 26.

Dans le cas où l'aéronef ne justifierait pas être au bénéfice de l'autorisation de circuler prévue à l'article 7, les autorités locales, en vue de garantir cette exécution, devront séquestrer l'appareil et son contenu jusqu'à ce qu'une autre sûreté ait été fournie ou qu'un séquestre judiciaire ait été opéré.

Art. 29. — Le possesseur d'un fonds de terre a un droit de rétention sur l'aéronef et son contenu saisissable pour se garantir de tout dommage causé par ceux-ci et en relation avec la manœuvre de l'appareil.

Art. 30. — La Confédération est responsable, dans les termes de l'article 26, des dommages causés par les aéronefs qui sont sa propriété ou qui sont mis en service par elle,

de même que des dommages causés par leurs pilotes ou leurs occupants.

ART. 31. — Les dispositions du Code Fédéral des obligations concernant la responsabilité, sont applicables pour autant que les présentes prescriptions n'en disposent autrement. »

On voit combien la législation suisse a le respect de la propriété privée et avec quel soin elle a édicté toutes les mesures qui peuvent en assurer la sauvegarde.

Le citoyen suisse qui a subi quelque dommage dans sa personne ou dans ses biens, est certain d'en obtenir réparation, puisque toutes les garanties nécessaires ont été exigées à l'avance du propriétaire de l'aéronef.

L'article 29 nous paraît particulièrement intéressant. Bien que toutes les garanties énumérées ci-dessus aient pu paraître suffisantes, l'arrêté du Conseil Fédéral a jugé utile d'accorder au propriétaire du sol un droit de rétention sur l'aéronef, cause du dommage. Il a donc ainsi adopté la thèse opposée à celle que nous avons soutenue et à celle qui a été adoptée en France.

L'établissement de ce droit de rétention nous paraît inutile pour le propriétaire lésé, puisque la solvabilité du navigateur aérien est certaine, et nuisible à ce dernier, dont l'appareil peut se trouver retenu pour un dommage insignifiant.

Ce point de vue a, du reste, été adopté dans l'arrêté français du 8 août 1920, dont nous avons parlé plus haut et, par suite, il y a lieu de présumer que le droit de rétention du propriétaire lésé sur l'aéronef, cause du dommage, ne sera pas introduit dans notre Code de l'Air.

SECTION IV

Le Code de l'Air

De l'examen rapide auquel nous avons procédé, des con-

ventions internationales, des réglementations française et étrangère, on peut conclure : d'une part, qu'il existe pour un grand nombre de questions des règles internationales que doivent respecter les législations nationales et, d'autre part, que nous n'avons pas encore, en France, de réglementation embrassant l'ensemble des rapports juridiques résultant de la navigation aérienne, de Code de l'Air.

La nécessité de cette codification est apparue, dès longtemps, et plusieurs projets ont été élaborés.

Le plus complet nous paraît être celui de M. Delayers, délégué international au Comité Juridique International de l'Aviation, qui a été adopté à l'unanimité le 31 janvier 1910, par le comité *directeur* de cette organisation.

C'est sur ce projet de plan que le Comité Juridique International de l'Aviation a, de 1910 à 1914, discuté et voté une importante partie des articles du futur code aérien.

Aussi nous paraît-il intéressant de le reproduire intégralement :

LE CODE DE L'AIR

TANT AU POINT DE VUE NATIONAL QU'INTERNATIONAL

Livre I. — Droit public aérien

- | | |
|----------|---|
| Chapitre | I. — De la liberté de l'atmosphère. |
| — | II. — a) Du droit d'atterrissage; |
| | b) Des ports d'attaches et de la Nationalité des aéronefs. |
| — | III. — a) Des avaries; |
| | b) Du jct (par analogie art. 410 et suivants du Code de Commerce français). |
| — | IV. — De l'exterritorialité en matière de locomotion aérienne. |
| — | V. — De l'expropriation pour cause internationale d'utilité publique. |

Livre II. — Droit privé aérien

Titre I. — Au point de vue civil :

- Chapitre I. — a) De la propriété du dessus (par analogie
art. 552 du Code Civil français, 905 du
Code Civil allemand et 667 du Code
Civil suisse;
b) Des épaves;
c) Des servitudes.
- II. — a) Des droits des regnicoles (par analogie
de l'art. 1382 du Code Civil français);
b) Des indemnités d'atterrissage et du jet.
- III. — Du cas de force majeure en matière civile.
- IV. — Du droit commun terrien et des modifi-
cations susceptibles d'être apportées.
- V. — Du domicile de l'aéronaute.

Titre II. — Au point de vue commercial :

- Chapitre I. — Des brevets et de leurs additions.
- II. — Des contrats commerciaux internationaux.
- III. — Des sociétés commerciales internationales.
- IV. — Du nantissement international.
- V. — Du contrat de louage international.
- VI. — De la saisie et de la vente des aéronefs
hors de leur port d'attache.
- VII. — Des assurances internationales.

Livre III. — Droit administratif aérien :

- Chapitre I. — De la route et des voies aériennes.
- II. — a) De la réglementation administrative des
voyages aériens;
b) De la police de la locomotion aérienne
au-dessus et dans le périmètre des villes
et agglomérations;
c) De la police de la locomotion aérienne

au-dessus des voies terriennes, maritimes et fluviales.

— III. — De la réglementation administrative des aérodomes et des courses aériennes.

— IV. — De la garantie des capacités des aéronautes.

Livre IV. — Droit fiscal aérien :

Chapitre I. — a) Des douanes.

b) Des octrois.

II. — Des taxes de remplacement possibles.

Livre V. — Droit pénal aérien :

Titre I. — Des crimes et délits contre la sûreté des Etats.

— II. — Des crimes et délits contre les particuliers.

Chapitre I. — a) Des abus d'autorité.

b) Des entraves au libre exercice de la locomotion aérienne.

c) Des attentats contre la sûreté des aéronautes ou pilotes et de leurs appareils.

— II. — Des dégradations de monuments.

III. — a) De la faute lourde.

b) Des blessures et homicides involontaires.

c) De l'inobservation des règlements.

— IV. — Du cas de force majeure en matière pénale.

Comme on le voit, ce projet de plan était particulièrement complet et englobait l'ensemble du droit aérien. Il n'est donc pas étonnant que le Comité Juridique International de

l'Aviation après avoir pris avis des Comités Nationaux, l'ait adopté à l'unanimité et pris pour base de ses travaux.

Malgré sa date déjà ancienne, nous estimons que ce plan répond encore aux conditions actuelles de la navigation aérienne. C'est pourquoi il nous paraît regrettable qu'il n'ait pas servi de cadre aux conventions internationales d'après-guerre, ce qui aurait permis à toutes les nations d'établir, tout au moins en ce qui concerne les questions de droit public, une législation uniforme, non seulement quant au fond, mais aussi, dans la mesure du possible, quant à la lettre.

Du reste, les conventions internationales que nous avons citées, n'ont traité que du droit public et des règlements administratifs aériens.

Quoiqu'il en soit, il est certain que le futur Code de l'Air devra tenir compte des modifications les plus récentes de la Science aéronautique et, d'autre part, des textes tant internationaux que nationaux qui régissent la navigation aérienne.

Il y a donc lieu de rechercher celles des dispositions votées avant 1914 par le Comité Juridique International de l'Aviation qui paraissent susceptibles d'être conservées et celles, au contraire, qui doivent être modifiées.

Cet examen nous préparera à l'étude du projet de loi qui a été voté par la Chambre des Députés, le 29 juin 1921. Ce projet, du reste, ne peut être considéré que comme l'ébauche d'une faible partie du Code de l'Air. Au surplus, il est sans doute destiné à subir des modifications avant de devenir une loi.

Parmi les articles votés par le Comité Juridique International en 1910 sur des questions englobées dans ce traité, citons :

« Livre I. — Chapitre 2 § a) Du droit d'atterrissage.

Article premier. — Les aéronefs privés peuvent atterrir sur les propriétés non closes.

Art. 2. — Il leur est interdit, sauf le cas de force majeure, d'atterrir :

1° Sur les propriétés closes;

2° Sur les ouvrages fortifiés et aux alentours de ces ouvrages, dans le rayon indiqué par l'Autorité militaire.

3° Dans les villes, sauf les espaces réservés.

Art. 3. — Tout atterrissage, dans quelque condition qu'il se produise, oblige à la réparation du préjudice causé.

Art. 4. — Tout aéronef qui veut atterrir, indiquera son intention par des signaux qui seront déterminés dans un chapitre spécial du Code International. »

Il était donc admis par ce texte que les aéronefs pouvaient atterrir librement sur les propriétés non closes. Cela s'explique par le fait qu'en 1910, les atterrissages involontaires étaient si l'on tient compte du nombre des aéronefs alors en circulation, extrêmement fréquents. Aussi, cette violation restreinte, il est vrai, de la propriété, avait-elle paru nécessaire.

Quel que soit le développement ultérieur de la locomotion aérienne, il est bien certain que, par suite du perfectionnement des moteurs et de l'expérience plus grande des pilotes et des navigateurs; les atterrissages sur les propriétés privées deviendront exceptionnels.

En outre, la multiplication des aéroplaces sur les routes aériennes fréquentées permet et permettra davantage encore à l'avenir aux avions en panne d'éviter l'atterrissage dans les propriétés privées.

Par suite, les avions, à notre avis, dès que les aérodromes tant publics que privés sont suffisamment nombreux, ne doivent plus être autorisés à atterrir sur les propriétés privées qu'elles soient closes ou non.

Cette opinion semble confirmée par « *a fortiori* » par le décret du 8 juillet 1920, puisqu'aux termes de son article 16, deuxième alinéa, il est même interdit aux aéronefs d'atterrir,

hors le cas de force majeure, sur les aérodromes privés, sans l'assentiment du propriétaire.

En ce qui concerne le jet et les avaries, le Comité de doctrine de Paris avait élaboré les projets suivants :

« *Jet* »

Article premier. — Si par la tempête ou par un danger imminent, le pilote, commandant de l'aéronef, se voit obligé de jeter une partie de son chargement ou même un organe constituant l'appareil, il est seul juge de l'opportunité d'une telle mesure, mais encore faut-il qu'il se trouve en pleine mer, loin des ports, des côtes, de la route et du voisinage des navires.

Art. 2. — Dans tous autres cas, il est interdit au pilote comme aux passagers de jeter volontairement par-dessus bord, des corps durs ou des immondices.

Art. 3. — Exception peut-être faite en cas de force majeure et seulement après s'être assuré que ce jet n'offre aucun danger pour les personnes ou les propriétés sous-jacentes.

Art. 4. — Même dans ce cas, l'auteur du jet demeure responsable du préjudice qui peut en résulter pour les tiers.

Le préjudice causé par les conséquences du jet sera établi au livre II traitant du **Droit Privé Aérien**. »

Ces articles ont été modifiés par le Premier Congrès du Comité Juridique qui a adopté les textes suivants (art. 12 à 14 du futur Code de l'Air).

Art. 12. — Le jet consiste en toute projection d'objets, corps ou matières de toute nature.

Art. 13. — Sauf le cas de péril imminent, le jet de toutes choses de nature à nuire, soit aux personnes, soit aux biens, est interdit.

Art. 14. — En tout cas, le préjudice causé donne lieu à réparation ».

Ces articles nous paraissent susceptibles d'être maintenus, sinon, quant à la forme, tout au moins quant au fond.

Il nous semble qu'il y aura lieu de tenir compte du principe contenu dans l'article 2 et l'article 13 ci-dessus dans la construction des aéronefs dont certains actuellement contiennent des W. C. avec déchargé directe.

Cette disposition ne paraît, du reste, pas susceptible d'occasionner d'inconvénients si les aéronefs se maintiennent à l'altitude minimum que nous avons définie plus haut.

En ce qui concerne les avaries, les textes suivants avaient été proposés :

« Art. 5. — A l'expiration de chaque année de service à compter de sa réception et, dans le délai d'un mois, l'aéronef devra subir par des techniciens visiteurs jurés à ce désignés, une visite de navigabilité dans le pays quelconque où il se trouvera.

Art. 6. — Cette visite sera passée à la ville la plus proche où réside un visiteur juré. Au cas où l'aéronef ne pourrait s'y rendre, les frais de déplacement du visiteur juré seraient à la charge de l'aéronef.

Art. 7. — La liste des visiteurs jurés sera établie dans des conditions à déterminer par conventions internationales.

Art. 8. — Même en cas d'avarie étrangère à la volonté du propriétaire, ce dernier demeure responsable du préjudice qui peut en résulter pour les tiers. »

Ces dispositions, à l'heure actuelle, peuvent encore paraître rigoureuses; il est possible que leur application devienne dans l'avenir nécessaire. Elles ne nous paraissent pour l'instant devoir susciter d'autre difficulté que la nécessité de créer pour la visite des aéronefs une organisation analogue à celle qui fonctionne pour les navires sous le nom de bureau « Veritas ». — Nous ne les commenterons donc pas davantage.

* * *

En 1912, le Comité Juridique International de l'Aviation a commencé l'étude de la partie du Code de l'Air qui traite des questions plus spécialement étudiées dans cet ouvrage, c'est-à-dire le livre II, Droit Privé Aérien.

« Titre I. Au point de vue civil.

Chapitre premier. — De la propriété du-dessus.

Art. 25. — Nul ne peut, à raison d'un droit de propriété, s'opposer au passage d'un aéronef dans des conditions qui ne présentent pour lui aucun inconvénient appréciable.

Art. 26. — Tout abus du droit de passage donne ouverture contre son auteur responsable à une action en dommages-intérêts. »

Les textes adoptés sont conçus d'une façon particulièrement large. M^e Passion dans son rapport au Comité de doctrine avait proposé la rédaction suivante :

« La propriété du sol emporte la propriété de l'espace aérien situé au-dessus de lui, aussi loin qu'il subsiste un intérêt dans l'exercice de ce droit de propriété.

Le propriétaire d'un fonds doit supporter la circulation aérienne au-dessus de son domaine conformément aux lois et règlements d'administration et de police. »

Le système adopté par ces deux rédactions, sous des formes assez différentes, est donc celui exposé dans le chapitre III de notre première partie.

Au point de vue purement théorique, le texte de M^e Passion nous paraît préférable. Il est à désirer que les avions n'utilisent pas si complètement l'espace libre au-dessus des propriétés.

En effet, sans qu'un dommage matériel appréciable leur soit causé, les propriétaires du sol peuvent avoir un intérêt de commodité, d'agrément ou même le simple désir fort légitime de ne pas être survolé de trop près.

Quoiqu'il en soit, le texte voté plus favorable aux navigateurs aériens, ne nous paraît pas devoir susciter de graves difficultés, et il peut être admis, s'il est interprété de telle sorte que la jouissance des propriétaires du sol ne soit aucunement troublée.

En ce qui concerne les dommages résultant de la navigation aérienne, les articles suivants ont été adoptés :

« Chapitre II. — De la réparation du dommage causé par les aéronefs.

Art. 27. — La réparation du dommage causé par un aéronef, soit aux personnes, soit aux biens qui se trouvent à la surface, incombe au détenteur de l'aéronef, outre le droit de la personne lésée de s'adresser à celui qui est responsable d'après le droit commun.

Art. 28. — Le détenteur, tenu à la réparation du dommage causé a un recours contre l'auteur responsable d'après le droit commun.

Art. 29. — Au cas où le dommage serait dû, en tout ou en partie, au fait de la personne lésée, le juge pourra prononcer l'exonération totale ou partielle du détenteur.

Art. 30. — Le détenteur peut opposer l'exception de la force majeure.

Art. 31. — Les prescriptions de l'article 27 ne sont pas applicables si, au moment de l'accident, la personne lésée ou la chose endommagée étaient transportées par l'aéronef, ou encore si la personne lésée était occupée elle-même à la manœuvre de l'aéronef. »

Le système adopté est donc celui de l'article 1384 du Code Civil dont nous avons démontré, dans le premier chapitre de notre troisième partie, que l'application serait préférable à celle de l'article 1382. Le détenteur de l'aéronef ne pourra donc s'exonérer de la réparation du dommage causé qu'en prouvant, soit la force majeure, soit la faute de la personne lésée.

En 1914, furent encore déposés les rapports sur divers points du Droit Privé Aérien, notamment sur le « domicile du droit aéronautique », « le lieu d'immatriculation », et enfin sur « l'hypothèque et le nantissement au point de vue international en matière de locomotion aérienne », questions qui n'ont pas été étudiées spécialement dans le présent ouvrage. Au surplus, beaucoup des considérations des rapports ont aujourd'hui perdu de leur intérêt par suite du développement de l'Aéronautique et des conventions internationales d'après guerre.

Les travaux du Comité Juridique International de l'Aviation furent interrompus par la guerre. Ils n'ont pas été repris depuis, et la rédaction du Code de l'Air en est restée aux questions exposées ci-dessus.

L'œuvre commencée n'en aura pas moins été fort utile et, à notre avis, les législations nationales feraient bien de s'inspirer tant du plan de ce Code de l'Air complet et général que des dispositions fort judicieuses qui avaient été votées.

Malheureusement, les préoccupations des années qui ont suivi la guerre n'ont pas permis jusqu'ici d'établir, de discuter et de voter en France une loi générale sur la Navigation aérienne.

Toutefois, les nécessités du moment ont amené l'élaboration d'un projet de loi qui a été voté par la Chambre des Députés le 29 juin 1921 et qui contient, en ce qui concerne le droit privé aérien qui fait l'objet de notre étude, les dispositions suivantes :

« Titre I. — De la circulation des aéronefs »

ARTICLE PREMIER. — Les aéronefs nationaux et ceux qui jouissent des mêmes droits en vertu des traités internationaux peuvent circuler librement au-dessus du territoire.

.....
ART. 4. — Les aérodromes sont publics ou privés. L'aéro-

drome public est mis à la disposition de la navigation aérienne par l'Etat, les départements ou les communes. Il est placé pour son établissement et son fonctionnement sous le contrôle direct de l'Etat.

L'aérodrome privé est celui qu'un particulier établit, soit pour son usage personnel, soit pour un usage de transport ; dans ce dernier cas, il est soumis pour son établissement et son fonctionnement au contrôle permanent des agents de l'Etat.

L'autorisation qu'il obtiendra à cet effet pourra spécifier que l'aérodrome sera ouvert au public et fixer les redevances qui pourront être perçues.

Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir, sauf l'assentiment du propriétaire du terrain, que sur les aérodromes publics ou ouverts au public.

ART. 5. — L'exploitant d'un aéronef en évolution est responsable de plein droit, et sauf le cas de faute de la victime, des dommages causés aux personnes et aux biens.

Les articles 1382 et 1384 du Code Civil restent applicables au cas d'un aéronef en évolution.

Titre II. — Des aéronefs privés

ART. 15. — Sauf pour les aéronefs de l'Etat et les opérations postales, tous déchargements et jets autres que de lest en cours de route, sont interdits, à moins d'autorisation spéciale.

Titre III. — Dispositions générales.

ART. 18. — Toute personne, qui trouve une épave d'aéronef, doit en faire la déclaration à l'autorité municipale.

L'assistance et le sauvetage des appareils perdus en mer seront réglés par les dispositions de la loi du 29 avril 1916.

ART. 19. — Les évolutions d'aéronefs, lorsqu'elles constituent des spectacles publics, ne peuvent avoir lieu qu'en

vertu d'une autorisation spéciale du **Préfet**, après avis du maire.

Pour ces épreuves, comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et autorisées à date fixe, l'autorisation est donnée après avis des maires des communes où doivent avoir lieu les départs, les escales et les arrivées et délivrée par le préfet du département, si un seul département est intéressé; par le **Ministre de l'Intérieur**, au cas contraire.

ART. 20. — Aucun aéronef ne devra survoler une ville ou une agglomération, sinon à une altitude telle qu'il puisse atterrir en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome ouvert au public, au cas où les moyens de propulsion viendraient à faire défaut.

Tout vol d'acrobatie est interdit au-dessus d'une agglomération ou au-dessus de la partie des aérodromes où est admis le public.

Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laissera séjourner ou fera pénétrer des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible des peines prévues par l'article 471 n° 15 du Code pénal et pourra, en outre, être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

ART. 21. — Les aéronefs et les pilotes, évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champ d'expérience, ne sont pas soumis aux dispositions des articles 6, 7, 8, 9 de la présente loi, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public.

Toutefois, les appareils affectés dans les aérodromes et les champs d'expérience à l'instruction en plein vol des élèves pilotes, doivent être pourvus des certificats d'immatriculation et de navigabilité prévus au titre II de la présente loi.

.....

ART. 39. — Toutes les fois qu'une infraction à la présente loi a été constatée ou qu'un dommage a été occasionné par un aéronef ou les personnes qui s'y trouvent et que le propriétaire n'est pas domicilié en France, l'aéronef pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué par les tribunaux, à moins que le propriétaire, ou à défaut le pilote, ne prenne l'engagement de payer tous les frais du dommage et, s'il y a lieu, les amendes encourues. Le montant de ces amendes, frais et dommages, est arbitré provisoirement par le maire qui en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

.....
ART. 41. — Les terrains à acquérir pour l'établissement du réseau aérien seront déclarés d'utilité publique par des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique. »

Ce projet de loi, directement inspiré de la convention internationale du 15 octobre 1919, et reproduisant, d'autre part, un grand nombre des dispositions du décret du 8 juillet 1920, ne saurait cependant former qu'une partie du futur Code de l'Air.

Il pourrait prendre la place du livre III — Droit administratif aérien — bien que nombre de questions appartenant à d'autres branches du droit aérien, notamment au droit pénal, et, en ce qui concerne les articles cités plus haut au droit civil, y aient été insérées.

Il nous paraît souhaitable que le Code de l'Air, dont la réalisation présenterait pour le développement de l'aéronautique un si grand intérêt, fut bientôt dans son ensemble rédigé et voté.

Comme il s'agit de statuer sur une matière entièrement neuve au point de vue législatif, il serait désirable et, sans doute, possible que l'on ne procédât pas à l'établissement de lois fragmentaires.

En effet, si l'on peut expliquer le manque d'unité que l'on observe dans la plupart des branches du droit, où les lois se sont superposées, au fur et à mesure des temps, par la lente transformation des matières qu'elles régissent résultant de l'évolution même des mœurs et des conditions de la vie humaine, il est possible d'espérer que l'Aéronautique aura une législation d'ensemble d'une inspiration uniforme.

Les sources de cette législation pourraient être trouvées, en ce qui concerne le droit public aérien, et quelques éléments du droit privé, dans la partie du Code de l'Air élaborée par le Comité Juridique International de l'Aviation et, en ce qui concerne la partie administrative et pénale, dans le projet de loi du 29 juin 1921. Les autres parties du droit aérien seraient à établir sur le même plan.

L'œuvre des Congrès Internationaux dont le premier a eu lieu en 1921, devrait être, en tenant compte dans la mesure du possible, des vœux de chaque nation, de s'efforcer de faire établir dans tous les Etats civilisés, une législation uniforme, et cela même en ce qui concerne le droit interne de chacun d'eux. Cette tâche serait relativement facile puisque la plupart de ces Etats ont signé la Convention Internationale du 15 octobre 1919.

Si elle aboutissait à un résultat complet, si toutes les nations possédaient un Code de l'Air, sinon identique en la forme, tout au moins basé sur les mêmes principes, on pourrait dire à juste titre que les juristes ont réalisé une œuvre véritablement utile et heureusement contribué dans leur domaine à celle des techniciens.

La législation de la Navigation Aérienne, la codification des lois de l'air ainsi comprise, sera non une entrave, mais une aide et un guide pour le développement de l'Aéronautique, nouvel et puissant essort de la Science humaine.

Le 7 Avril 1923.

Vu : *Le Président*;

Signé : A. de LAPRADELLE.

Vu : *Le Doyen*,

Signé : BERTHELEMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

Signé : APPELL.

BIBLIOGRAPHIE

- Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats. René Fauchille ; Paris ; Pédone 1901.
- Le Code de l'Air. L'Aéronautique et l'Aviation en droit français et en droit international. Marcel Rivière ; Paris 1909.
- Le droit aérien. Ed. d'Hooghe ; Dupont.
- De la propriété du Domaine Aérien par M. Julliot ; Dupont.
- De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne par M. Julliot. Paris ; Larose 1910.
- Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne. Années 1910-1911-1912-1913-1914-1922-1923.
- Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la navigation aérienne. Raymond Jammes. Tulle 1912.
- L'Air et le Droit. Blachère ; 1911,
- La Navigation Aérienne (Voir Journal du Droit International privé (Clunet 1913).
- Fédération Aéronautique Internationale ; 1912-1919.
- Traité de Paix (Clauses Aériennes du) ; 1919.
- Premier Congrès International de la Navigation Aérienne. Paris ; 15-25 novembre 1921.
- Congrès Internationaux de Législation Aérienne du Comité Juridique International de l'Aviation. Paris ; 1910. Genève ; 1912. Francfort 1913 ; Monaco 1922.
- Prague 1922.
-

TABLE DES MATIÈRES

	pages
Introduction	7
Première Partie	
La loi permet-elle de voler ?	13
CHAPITRE I	
Discussion de l'art. 552 du C. C.	14
<i>Section I</i>	
Généralités	14
<i>Section II</i>	
Existence juridique du domaine aérien	16
§ I. — Etendue et nature du domaine aérien	16
§ II. — Résultats pratiques de l'interprétation littérale de l'article 552.	19
CHAPITRE II.	
Théories restrictives du droit de voler.....	21
<i>Section I.</i>	
Jurisprudence.	21
<i>Section II.</i>	
Théorie de MM. Aubry et Rau	23
CHAPITRE III.	
Théories favorables au droit de voler.	27
<i>Section I.</i>	
Jurisprudence.	27
<i>Section II.</i>	
Théories de M. Naquet et de M. Fauchille	28

<i>Section III.</i>	
Théorie de M. Julliot.	32
<i>Section IV.</i>	
Théorie de M. Saleilles.	36
<i>Section V.</i>	
Théories de MM. Blachère et Raymond Jammes.	42
<i>Section VI.</i>	
Conclusion.	49

Deuxième Partie

Obligations pouvant résulter pour les propriétaires du sol du fait de la navigation aérienne.	59
--	----

CHAPITRE I

Limitation du droit de propriété.	60
--	----

CHAPITRE II.

Abus du droit.	62
---------------------	----

CHAPITRE III.

Expropriation en matière de terrains d'aviations	72
§ I. — Le réseau aérien.	72
§ II. — Procédures suivies pour l'acquisition des aérodromes civils.	75

CHAPITRE IV.

Des servitudes aériennes.	80
--------------------------------	----

Troisième Partie.

Obligations incombant aux aviateurs et aéronautes ou réglementation de la navigation aérienne.	89
---	----

CHAPITRE I.

Responsabilité civile des propriétaires et conducteurs d'aéronefs	
---	--

Section I.

Bases juridiques de la responsabilité civile.	90
--	----

Section II.

Nature et règlement des dommages causés par la navigation aérienne.	96
--	----

§ I. — Dommages causés par les aéronefs en vol	96
§ II. — Dommages causés par les aéronefs au départ et à l'atterrissage.	99
§ III. — Règlement des dommages pouvant résulter du fait de la navigation aérienne.	103

CHAPITRE II.

Les Transports aériens.	108
------------------------------	-----

CHAPITRE III.

Les Routes aériennes.	119
----------------------------	-----

CHAPITRE IV.

Responsabilité pénale des navigateurs aériens	122
---	-----

CHAPITRE V.

Réglementation de la navigation aérienne	125
--	-----

Section I.

Généralités.	125
-------------------	-----

Section II.

Réglementation en France.	127
--------------------------------	-----

Section III.

Réglementation étrangère.	138
--------------------------------	-----

Section IV

Le Code de l'Air.	143
------------------------	-----



